Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-28

Ärende
FUT 2020-1290
TN 2021-0038
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2021-02-15 punkt 17

Verksamhetsberättelse 2021

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till årsrapportering tillställd trafiknämnden. Bilagt återfinns förslag till Verksamhetsberättelse 2021 avseende förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen och WÅAB.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 28 januari 2022.
Verksamhetsberättelse 2021, förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bilagor.
Verksamhetsberättelse 2021, trafikförvaltningen, SL-koncernen inklusive WÅAB samt bilagor.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. godkänna Verksamhetsberättelse 2021, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

2. förklara paragrafen omedelbart justerad

David Lagneholm
Förvaltningschef för trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm

FUT 2020-1290
RS 2021-0610

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelse

December 2021

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 4
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 6
1.3 Ledningens åtgärder 9

2 Styrning och ledning 12
2.1 Verksamhetsfakta 12
2.2 Styrning av nämnd/bolag 16
2.2.1 Stiftelser 16
2.3 Mål 16
2.3.1 Mål och indikatorer 18
2.4 Uppdrag 42
2.5 Intern kontroll 43
2.5.1 Arbetet med intern kontroll 43
2.5.2 Resultat och analys från riskbedömningen 44
2.5.3 Försäkran 46
2.5.4 Regelefterlevnad 46
2.6 Produktivitet 47

3 Verksamhet 48
3.1 Verksamhetsförändringar 48

4 Personal 49
4.1 Attraktiv arbetsgivare 50
4.2 Strategisk kompetensförsörjning 50
4.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete 51
4.4 Helårsarbeten 53
4.5 Sjukfrånvaro 54

5 Ekonomi 56
5.1 Resultat 56
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 58
5.1.2 Konsultkostnader 59
5.1.3 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet 59
5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 60
5.3 Investeringar 60

5.3.1 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr 62
5.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr 74
5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar 75
5.4 Resultatdisposition 75
5.5 Balansräkning 75
5.6 Kassaflödesanalys 76

6 Digitalisering 77
6.1 Digitaliseringsinitiativ 77

7 Pågående rättsprocesser (tvister) 78

8 Övrigt 79

9 Förväntad utveckling 2022 80

10 Nämnd-/styrelsebehandling 82

Bilagor

Bilaga 1: FUT bilaga H1 - Externa pensionspremier

Bilaga 2: FUT bilaga Covid 2112

Bilaga 3: FUT bilaga F5 - Uppföljning av inköp och upphandling

Bilaga 4: Bilaga C investeringar FUT 202112

Bilaga 5: FUT bilaga E3 externa bidrag

Bilaga 6: FUT bilaga E1 övriga avsättningar

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Efter en förnyad förhandling inom 2013 års Stockholmsförhandling enades parterna i april 2021 om ett tilläggsavtal kring hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad ska finansieras. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017. Tilläggsavtalet beslutades av regionfullmäktige den 8 juni och har fastställts av beslutande församlingar i Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun samt av regeringen.

Regionfullmäktige beslutade den 8 juni om att ett dotterbolag ska bildas, TN 2021-0404. Både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL och det fanns ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas. Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

För projekten inom Stockholmsförhandlingen är nästan alla upphandlingarna av större berg- och anläggningsentreprenader nu antingen klara eller pågår. Med klara menas att det har skett tilldelning och att kontrakt har tecknats. De som vid årsskiftet fortfarande pågår är Hammarby kanal, Slakthusområdet, Järla, Södra Hagalund och anslutningsspåret under jord mellan depån i Högdalen och spåren mot Farsta. Alla beräknas bli klara under våren 2022.

Bland de klara upphandlingarna för berg- och anläggningsentreprenader har totalt sex stycken varit föremål för överprövning från förlorande anbudsgivare. I tre fall av dessa har ansökan om överprövning tagits tillbaka efter skriftväxling – Kungsträdgården (första överprövning), Sofia och betongtunnel under Kvicksundsvägen. I två fall har förvaltningen vunnit i förvaltningsrätten – Kungsträdgården (andra överprövning) och Nacka. I ett fall har förvaltningen förlorat i förvaltningsrätten – Arenastaden-Södra Hagalund.

Efter berg- och anläggningsentreprenaderna följer upphandlingar inom bygg, installationer och BEST. För Tunnelbana till Barkarby har även stora delar av detta skede genomförts under 2021 i och med att kontrakt tecknades för två entreprenader i december: Stomkomplettering och tunnelinstallationer samt Bana, el, strömskena och objektskanalisation.

Den 27 augusti kom beskedet att Trafikverket har fastställt järnvägsplanen för Depå i Högdalen. Den har därefter överklagats och ligger hos regeringen för beslut. Järnvägsplanen för depå är nu den enda av järnvägsplanerna för projekten inom Stockholmsförhandlingen som inte har vunnit laga kraft.

Den 6 juli avvisade Mark- och miljööverdomstolen Cementas ansökan om täkttillstånd

vid Slite på Gotland. Domen bedöms få mycket stor påverkan på tillgången till cement för projekt inom Sverige. Förvaltningen har översiktligt analyserat detta och dragit slutsatsen att utbyggnaden av tunnelbanan påverkas på samma sätt som övriga branschen. Förvaltningen kommer att behöva samarbeta tätt med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna av ett stopp av cementleveranser från Slite. Under oktober fattade riksdagen beslut om förlängt tillstånd för Cementa att bryta kalk på Gotland, vilket är positivt för förvaltningens fortsatta arbete.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen har förvaltningen under 2021 färdigställt en lokaliseringsutredning som godkändes av trafiknämnden den 14 december. Det innebär att förvaltningen nu arbetar vidare med en vald lokalisering med stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Styrelsen för Sverigeförhandlingen godkände den 16 december förvaltningens underlag i den så kallade kontrollstation 1. Det är den första av tre kontrollstationer för projektet tunnelbana till Älvsjö i Sverigeförhandlingen. Vid kontrollstationerna godkänner Styrelsen om projektet kan drivas vidare utifrån förvaltningens analyser av ekonomi, tidplan och funktion. Förvaltningens bedömning är att projektet ryms inom kostnadsramen och tidplanen enligt Sverigeförhandlingen under förutsättning att ett antal åtgärder vidtas. Åtgärderna innebär att anläggningen dimensioneras enligt bedömd resefrågan och funktion. De viktigaste åtgärderna är att:

- stationerna blir anpassade efter cirka 70 meter långa tåg (jämfört med 140 för projekten i Stockholmsförhandlingen)
- tunnelanläggningen byggs med två enkelspårstunnlar utan servicetunnel (med utrymning i den parallella spårtunneln)
- stationerna byggs med en uppgång med möjlighet till flera entréer samt i huvudsak med hissar i stället för med rulltrappor.
- tunnelbana till Älvsjö blir en egen linje utan trafikerad anslutning till röd linje.

Den 26 oktober genomfördes en leverantörsdag där förvaltningen bjöd in och träffade branschen. Då presenterades bland annat uppdrag inom bygg, installation, BEST, logistik och samordning samt även projektering för tunnelbanan till Älvsjö.

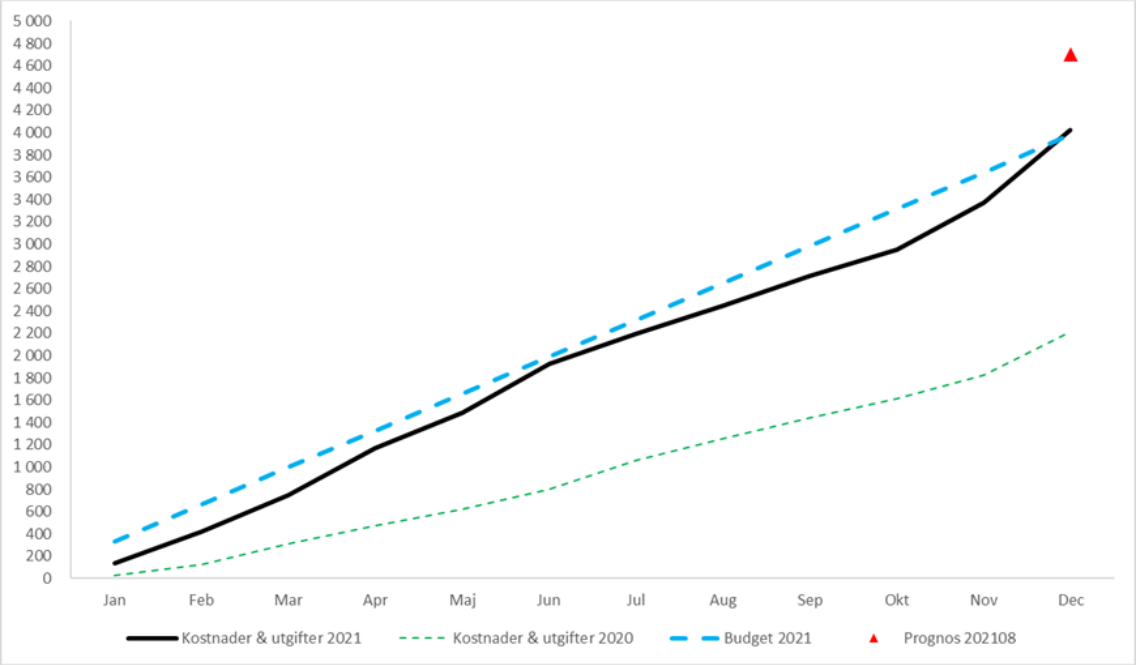
Förvaltningen har som byggherre växlat upp arbetet med arbetsmiljö och beslutat om en färdplan mot noll olyckor. Viktiga beslut har fattats bland annat om åtgärder vid ytsprängningar, åtgärder vid skrotningsarbete samt om arbetssätt vid utredningar av allvarliga olyckor och tillbud. Förvaltningen har även blivit medlem i bransch-samarbetet Håll nollan och därigenom deltagit i Håll nollans så kallade säkerhetspush den 21 september. Vid säkerhetspushen stannade arbetet på arbetsplatserna under en timme för att ge information om arbetsmiljöfrågor.

Gällande pandemin följer förvaltningen Folkhälsomyndighetens och Region Stockholms rekommendationer. Det innebar fram till 30 september att om man kan så ska arbetet utföras hemifrån. Förvaltningen inledde under hösten en successiv återgång till kontoret. Efter ökad smittspridning och nya rekommendationer i december

uppmanas förvaltningens medarbetare att arbeta på kontoret endast om det är absolut nödvändigt.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari till och med december 2021 uppgår till 4 013 miljoner kronor (varav 173 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 3 982 miljoner kronor (varav 170 miljoner kronor i ej aktiverbara kostnader och resterande som investeringsutgifter). Helårsprognosen som togs fram i samband med delåret uppgick till 4 699 miljoner kronor (varav 173 miljoner kronor i kostnader). Anledningen till att utfallet blev lägre än prognostiserat beror framförallt på att ett antal förskott försköts framåt i tid.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och utgifter som aktiveras i balansräkningen.



1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2021. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden.

Nedan ges en kort sammanfattning av några risker som återfinns i förvaltningens internkontrollplan. Uppföljning av risk sker minst per tertial och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar.

Arbetsmiljö

De största identifierade riskerna inom området är ”arbetsolyckor och arbetsplatstillbud”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* samt fullmäktiges mål *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar*.

Åtgärder som genomförts är framtagna och fastställda arbetsmiljömål och aktiviteter på avdelningarna. Exempel på aktivitet är att alla chefer ska ha genomfört ett platsbesök med fokus på arbetsmiljö, förvaltningen kommer även implementera en färdplan mot noll olyckor, för att utveckla arbetsmiljöarbetet innebärande bland annat medlemskap i branschorganisationen Håll Nollan. För pågående entreprenader sker ett regelbundet deltagande på entreprenörens skyddsronder.

Avslut och överlämning

De största identifierade riskerna inom området är ”medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana saknas”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid* och nämndmålet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

Åtgärder som genomförts är att förvaltningen nu rekryterat en resurs för respektive avdelning Norr och Söder som ska arbeta med överlämning. Ett nära samarbete med trafikförvaltningen, som slutligen ska ta över och drifta tunnelbaneanläggningen, och att trafikförvaltningen avsätter resurser är avgörande för att kunna minimera och helst eliminera risken.

Omfattning och förutsättningar

De största identifierade riskerna inom området är ”försening i tilldelning” samt ”bristande implementering av nya/förändrade krav från myndigheter eller i lag och förordning ”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid, Hållbar verksamhet* och nämndmålet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* respektive fullmäktiges mål *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar*.

Åtgärder som genomförts är att tilläggsavtal avseende finansiering av Stockholmsförhandlingens projekt är överenskommet mellan parterna i april. Det innebär att risken för försenad tilldelning beroende på ekonomisk ram i Stockholmsförhandlingens avtal är väsentligt reducerad.

Tjänsteutlåtande för utökad ekonomisk ram för berg- och anläggningsentreprenaderna samt för upphandling av bygg, installationer och BEST inom avdelning söder är tagna i trafiknämnden. Beslut för resterande installationer och BEST planeras under 2022.

Produktion

De största identifierade riskerna inom området är ”entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt” samt ”livstidsförlängning av Grönt signalsystem”. Under 2021 uppkom dessutom en risk för cementbrist i och med att Mark- och miljööverdomstolen i juli avvisade Cementas ansökan om täkttillstånd vid Slite på Gotland. Dessa risker är

kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid*, *Hållbar verksamhe*t samt *Effektiv anläggning* och fullmäktiges mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* respektive *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar*.

Åtgärder som genomförts är dialog och bevakning. Ärende till mark- och miljödomstolen utreds samt samarbete med berörda kring klassificeringen av entreprenadberg. Gällande cementbrist har förvaltningen översiktligt analyserat detta och dragit slutsatsen att utbyggnaden av tunnelbanan påverkas på samma sätt som övriga branschen. Förvaltningen kommer att behöva samarbeta tätt med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna av ett stopp av cementleveranser från Slite.

Avseende Grönt signalsystem pågår samverkan och samordning med trafikförvaltningen.

Projektering

De största identifierade riskerna inom området är att ”generalkonsulter inte hinner få fram planerade handlingar och kvaliteten är bristfällig” samt att ”kalkyl för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram”. Dessa risker kopplar till förvaltningens lokala mål *Långsiktig hållbar ekonomi* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförts är att enkät på levererat förfrågningsunderlag för Hammarby kanal är genomförd. Uppföljning av samarbetet görs regelbundet med generalkonsultens ombud och på ombudsmöten. Avseende risken ”kalkyl till Älvsjö överskrider ram" har successivanalys och omfattnings- och kostnadsoptimerade åtgärder genomförts, vilket reducerat sannolikheten för riskens utfall.

Samverkan med externa parter

Den största risken inom området är ”oenighet med finansierade parter om omfattning, intilliggande områden och anläggningar”, på förvaltningens uppdrag. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförts är att samarbete diskuteras löpande på delprojektstyrelser via exempelvis redovisning av statusrapportering och riskhantering. Avtal om finansiering är klar. Uppföljningskrav avseende risker och konsekvensbeskrivningar av potentiellt kostnadshöjande förutsättningar med mera är inarbetat i förhandlingen. I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna, i det tilläggsavtal som tecknades 2021, därför enats om ett nytt arbetssätt. Med det arbetssättet vill parterna gemensamt sträva efter att ytterligare fördyringar inte uppstår. Se avsnitt 1.3 Ledningens åtgärder.

Tillstånd och avtal

Den största risken inom området är att ”avtal inte efterlevs”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* och fullmäktiges mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

Åtgärder som genomförts är att checklistor inför byggstart är framtagna och används samt att framdriftskartor uppdateras löpande. Det pågår test för att se om även avtal och krav kan läggas in i kartverktyget.

Upphandling

De största riskerna inom området rör fel och/eller tolkning i förfrågningsunderlag avseende kvalificeringskrav och otydlighet i utvärderingsmodell samt ”tid och resursbrist i upphandlingsprocessen”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid* och fullmäktiges mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.*

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten samt det förtroende förvaltningen har hos marknaden för sina entreprenader. Överprövning av upphandlingar innebär tidsåtgång för prövning i domstolar vilket bland annat försenar entreprenadstarten.

Åtgärder som genomförts är att förvaltningen sedan årsskiftet har en ny resurs inom upphandlingsenheten som ansvarar för kvalitetssäkring av förfrågningsunderlag, svar på frågor under anbudstiden samt kontroll av kvalificering och utvärdering av anbud. Juridikenheten granskar underlag efter kontroll av kvalitetsansvarig.

Övriga förvaltningsövergripande risker

En betydande förvaltningsövergripande risk är att avtalen mellan parterna regleras med konsumentprisindex (KPI). Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom bygg- och anläggningssektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden blir kostnadsökningar som inte ingår i överenskommelsen och därmed inte heller är finansierade.

Åtgärder som genomförts är att indexutvecklingen systematiskt följs upp tertialvis via statusrapportering och rapporteras till berörda parter.

En stor risk för hela byggbranschen i Sverige är bristande tillgång på cement.

1.3 Ledningens åtgärder

Under den pågående covid-19 pandemin har ledningen sammanträtt tätare i en utökad ledningsgrupp med kommunikations- och säkerhetschef. Förvaltningens medarbetare har fått information kontinuerligt via mejl och på intranätet. Under hösten pausades dessa möten men har sedan årsskiftet återupptagits.

Under pandemin har ledningsgruppen genomfört en kontinuitetsplanering, det vill säga hur förvaltningen förbereder sig på en eventuell ökad sjukfrånvaro. Vidare har en kontinuerlig planering för att entreprenadverksamheten ska kunna fortgå utan större störningar till följd av covid-19 skett. Dessutom har riktlinjer för hur kommunikation och genomförande av våra sprängningar och besiktningar tagits fram med utgångspunkt i den situation som samhället befunnit sig i till följd av covid-19.

Förvaltningen har följt och följer fortsatt de allmänna råden från Folkhälsomyndigheten och Region Stockholm. När de allmänna råden som idag

påverkar förvaltningens arbetssätt återgår till normalläget räknar förvaltningen med att arbetet kommer att ske på ett likadant sätt som innan pandemin, dvs. det huvudsakliga arbetet utförs på kontoret.

Vid årsskiftet 2021/2022 flyttade staberna och projekt Arenastaden till nya på Solnavägen 1 E. Förvaltningen har genomfört riskanalyser med utgångpunkt i flytten till nya lokaler. Riskanalyserna genomfördes på enhets- och projektnivå. Synpunkter och förslag på åtgärder kommer att hanteras och följas upp. Ledningen har gett ett uppdrag till utsedd trivselgrupp, med representanter från berörda avdelningar, att återkomma med förslag på åtgärder med utgångspunkt i riskanalysen.

Förvaltningen har under de senaste åren ökat antalet medarbetare kraftigt. Allt större krav ställs på ett effektivt och sammanhållet arbete i förvaltningens ledningsgrupp. Mot den bakgrunden har ett utvecklingsarbete avseende ledningsgruppen påbörjats under hösten och kommer att fortgå under 2022.

Då förvaltningen nu är inne i ett byggskede har ledningen sedan en tid stärkt arbetet med arbetsmiljö. Med denna satsning stärks förvaltningens målsättning att det inte ska inträffa några allvarliga olyckor på våra arbetsplatser. Det innebär att;

- Vi påverkar säkerheten genom att skapa rätt förutsättningar.
- Vi jobbar i nära samverkan med våra projektörer och entreprenörer när det gäller planering och säkert utförande.
- Vi lär av de tillbud och olyckor som inträffar och agerar för att de inte ska upprepas.

Ekonomi, tid och risk

Efter ett arbete med genomlysning av projektens ekonomi och tid under hösten 2019 har förvaltningen en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Efter en förnyad förhandling inom 2013 års Stockholmsförhandling enades parterna i april om ett tilläggsavtal kring hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad ska finansieras. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017.

Förvaltningen arbetar med en stärkt uppföljning, styrning och återrapportering av ekonomi, tid och risk sedan ett beslut i ledningsgruppen i inledningen av 2020:

- Anläggningens omfattning är låst så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen har standardiserats för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen till Region Stockholm och övriga parter.
- Nyckeltal som underlättar en samlad styrning har implementerats.

Riskhantering

Utöver ovanstående har även riskhanteringen setts över. Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna. Arbetet med risker i ledningsgruppen har

under 2021 intensifierats.

I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna i samband med tilläggsavtal 2021 enats om nytt arbetssätt:

- Göra konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.
- Implementera kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för styrelse och parter och där parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Minska de administrativa kostnaderna

Regionfullmäktige har fattat beslut om att andelen administrativa kostnader inom förvaltningar och bolag ska minska. Förvaltningen ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan vilket innebär ansvar för utredning, projektering, byggande och slutligen överlämning av anläggningen för drift. För att detta ansvar ska kunna fullföljas enligt uppsatta avtal är det en förutsättning att det finns en tydlig och stark närhet till funktioner som ekonomi, kommunikation, hållbarhet, säkerhet, informationshantering, upphandling och juridik. Dessa funktioner gör det möjligt att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan utifrån uppställda krav i avtalen, från parterna och från Region Stockholm.

Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig. Förvaltningen har från starten arbetat med en långsiktig bemanningsplanering som initialt de första åren inneburit en utökning av tjänster, från en mycket låg nivå, både inom projekten och även kring de mer administrativa funktionerna. I dessa planer finns även en nedgång inplanerad i takt med att projekten närmar sig slutförande. Detta sker vid olika tillfällen för de olika projekten. En ökning av bemanningen kommer successivt att följas av en reducering. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Mot den bakgrunden har förvaltningen från starten år 2014 haft ambitionen att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Detta görs i dagsläget bland annat avseende HR-tjänster, diarieföring, kontorstjänster och ekonomihantering. Detta betyder att förvaltningen löpande anpassar det administrativa stödet och styrningen efter projektens faser.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, som undertecknades av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. I enlighet med överenskommelsen ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det är en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1960-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger regionen möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas.

Våren 2017 träffades avtal inom Sverigeförhandlingen. För regionens del innebär det ansvar för projekten Tunnelbana till Älvsjö, Spårväg syd, Roslagsbanan till city samt en ytterligare station inom tunnelbana till Arenastaden – station Södra Hagalund. Av dessa ansvarar förvaltningen för tunnelbana till Älvsjö med sex nya stationer och station Södra Hagalund. Totalt innebär detta att 18 stationer tillkommer i tunnelbanesystemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsområdet.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för Södra Hagalund återfinns i ett särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 130 500 bostäder i Stockholms- och Sverigeförhandlingen för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Under hösten 2019, genomfördes en ny kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, den visade på en kostnadsökning motsvarande drygt 9 miljarder. Ett tilläggsavtal har tecknats om hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad i och kring Stockholm ska finansieras. Där framgår att de tillkommande kostnaderna ska fördelas mellan parterna med 4 miljarder kronor för staten. Regionens andel ska vara 3 miljarder kronor och kommunernas sammantagna andel ska vara 2,3 miljarder kronor. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017. Tilläggsavtalet beslutades av regionfullmäktige den 8 juni och har fastställts av beslutande församlingar i Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun samt av regeringen.

Stockholmsförhandlingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del i regionens vision att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik. Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Under 2019 förde regionen samtal med berörda kommuner kring möjligheterna till en eventuell förskottering. Förvaltningen bedömde att det är kostnadseffektivt att starta planeringen av den nya linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö tidigt för att på bästa sätt använda upparbetade samverkanskanaler och kompetens inom förvaltningen.

Den 22 oktober 2019 beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö genom en förskottering tillsammans med Stockholms stad, TN 2019- 1098. Planeringsskedet genomfördes under åren 2020 och 2021 och från 2022 startar projekteringen med ordinarie medel.



Spårlinjekartan visar den planerade utbyggnaden.

Organisation

Förvaltningen rapporterar till två partsammansatta styrelser, en för projekten inom Stockholmsöverenskommelsen och en för de inom Sverigeöverenskommelsen.

Inom Region Stockholm rapporterar förvaltningen till trafiknämnden.

För projekten inom Stockholmsförhandlingen finns en partsammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som har tillsatts för att stödja förvaltningens arbete. Regionen leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemannarepresentanter.

För respektive projekt inom Stockholmsförhandlingen finns därutöver en parts-sammansatt delprojektstyrelse. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighetsbeslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling.

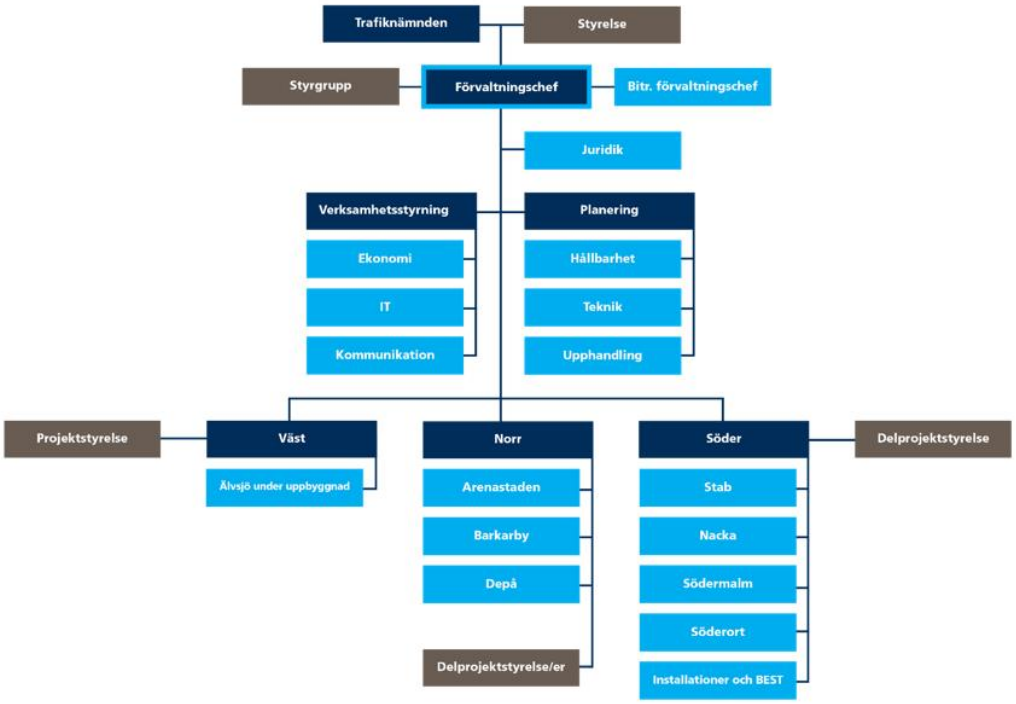
Depå och fordon finansieras i sin helhet av regionen och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen finns en motsvarande partssammansatt grupp som där kallas projektstyrelse.

Förvaltningen bestod under år 2021 av fyra avdelningar; verksamhetsstyrning, planering, söder och norr. Från år 2022 inrättas en ny avdelning Väst som ansvarar för genomförandet av tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen.

Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med avdelningscheferna. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer. Under 2020 inrättades en juridikenhet som är direkt underställd förvaltningschefen.

Projektcheferna under projektavdelningarna söder och norr ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer under stabsavdelningarna verksamhetsstyrning och planering ansvarar för styrning med utgångspunkt i förvaltningens styr- och ledningssystem samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning.



Organisationsschemat visar förvaltningens avdelningar och projekt/enheter samt rapporteringsvägar.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en ledningsgrupp som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. I ledningsgruppen ingår samtliga avdelningschefer. Chefen för avdelning planering är även biträdande förvaltningschef. Under 2021 har ledningsgruppen inlett ett utvecklingsarbete med ledningsgruppen med målet att effektivisera arbetet och öka tydligheten gentemot verksamheten.

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen en styrgrupp för projektering och produktion. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa besluten finns samordningsgrupper, Bygg, Installation, BEST, Anläggning samt Överlämning. Samordningsgrupperna hanterar frågor relaterade till projektering, produktion och överlämning. Här sitter representanter som kan bereda frågor som behöver lyftas på en projektövergripande nivå, till i första hand styrgrupp projektering och produktion. Utöver dessa grupper finns även ett specifikt mötesforum för enbart projektchefer. 2021 startade även ett motsvarande mötesforum men då enbart med enhetschefer. Målet med dessa forum är att ge respektive chefsgrupp stöd och öka samarbetsformerna i uppdragsspecifika frågor.

Förvaltningen har en tydlig process för framtagande och fastställande av styrande dokument som tas fram inom förvaltningen och implementeras i styr- och ledningssystemet. Påverkar dokumentet fler än en avdelning och eller enhet ska dessa alltid föredras och förankras inom styrgrupp för projektering och produktion.

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den samordnande ledningsgruppen där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas cirka varannan månad för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en beredningsgrupp med deltagare från de båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat avdelningschef för norr och söder samt teknisk chef.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i *Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm*. I samband med arbetet med underlag till budget ser ledningsgruppen över strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen. Syftet med strategiska områden är att beskriva vad förvaltningen bör fokusera på under de närmaste åren.

I Region Stockholms budget fastställer regionfullmäktige vision, inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, nämndspecifika mål och indikatorer som mäter måluppfyllelsen. De strategiska områdena har tagits fram för att aktivt bidra till regionens mål. Förvaltningens verksamhetsplan, avdelningsspecifika verksamhetsplaner, målkarta och plan för internkontroll innehåller för sin del aktiviteter på ett års sikt.

2.2.1 Stiftelser

2.3 Mål

Ledning och styrning

Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i *Integrerad ledning och styrning* av Region Stockholm. I samband med arbetet med underlag till budget ser ledningsgruppen över strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen. Syftet med strategiska områden är att beskriva vad förvaltningen vill fokusera på under de närmaste åren. I Region Stockholms budget fastställer regionfullmäktige vision, inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, nämndspecifika mål och indikatorer som mäter måluppfyllelsen. De strategiska områdena tas fram för att aktivt bidra till regionens mål. Förvaltningens verksamhetsplan, avdelningsspecifika verksamhetsplaner, målkarta och plan för internkontroll innehåller för sin del aktiviteter på ett års sikt. Tabellen nedan visar hur förvaltningens strategiska områden och mål kopplar till regionens mål:

Regionfullmäktiges mål	Verksamhets-/nämndspecifika mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Ett resultat i balans	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Hållbar investeringsutveckling	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
En hållbar regional	Kärnverksamheten ska	Befintligt uppdrag	Tid/Leverans i tid

Regionfullmäktiges mål	Verksamhets-/nämndspecifika mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
utveckling	prioriteras		
En hållbar regional utveckling	Social hållbarhet	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholms klimatpåverkan ska minska	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholms miljöpåverkan ska minska	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Nytt uppdrag	Produkt/Effektiv anläggning
En hållbar regional utveckling	Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Överlämning	Mottagare/Nöjda uppdragsgivare berörda av utbyggnaden
Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare	Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare/Attraktiv arbetsgivare
Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare	Systematisk kompetensförsörjning	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare/Attraktiv arbetsgivare

För varje område och mål finns framtagna indikatorer, vilka beskrivs närmare under respektive mål i kapitel 2. Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll. Målen visualiseras i en målkarta. För att mål, indikatorer och riskarbete ska vara väl förankrade med förvaltningens medarbetare startar arbetet med verksamhetsplanering redan under våren. Medarbetare ges möjlighet att ge inspel till både målkarta och internkontrollplan. Under hösten utvärderas inkomna svar på medarbetarenkäten och handlingsplaner tas fram som fångar upp utvecklingsområden för kommande år. Avdelningarna tar därefter fram aktiviteter som kopplar till fullmäktiges mål och indikatorer, målkarta, internkontrollplan samt till de strategiska områdena.

Uppföljning

Förvaltningen följer de cykler som Region Stockholm fastställt avseende uppföljning och rapportering med månadsrapporter, tertialrapport 1, tertial 2 med delårsbokslut och verksamhetsberättelse med årsbokslut. Förvaltningen rapporterar även kontinuerligt till de partsammansatta styrelserna genom styrelserapporter tertialvis och löpande rapportering i samband med styrelsemöten.

2.3.1 Mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans
Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen ska redovisas ett nollresultat för förvaltningsdelen. Förvaltningen erhåller ett anslag som ska täcka de räntekostnader som belastar förvaltningen för upptagande av lån som täcker Region Stockholms finansieringsdel i överenskommelsen.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation.

Förvaltningen arbetar aktivt för att stärka prognossäkerheten genom fokus på vikten av bra prognoser och kopplingen till förvaltningens betalplan och likviditetsprognoser.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andelen anställda ska öka *(Nämnd)*	27%	32%		>=33%	
Kommentar					
Antal medarbetare per december är 415 personer varav 114 är anställda och 301 är inhyrda/konsulter. Målet uppfylls ej.					
Aktuell prognos ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med årsprognos i syfte att få en trovärdig hantering av likviditetsprognos och betalplan. *(Nämnd)*	17%	29%		<=5%	
Kommentar					
Utfallet per december jämfört med årsprognos understiger med 17 procent. Målet uppfylls ej.					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja
Kommentar					
Resultatkravet är uppnått.					

Uppdrag

Pågående enligt plan	Kostnadssänkande åtgärder beaktat lärdomar av nya arbetssätt under pandemin

(Regionfullmäktige)

RS 2020-0469

Kommentar

Regionfullmäktige har beslutat om ett uppdrag till alla förvaltningar och bolag inom Region Stockholm som avser kostnadssänkande åtgärder med anledning av erfarenheter av nya arbetssätt under pandemin. Förvaltningen har

Uppdrag

precis som resten av samhället dragit lärdomar av pandemin. Den digitala utvecklingen har påskyndats där erfarenheten är att många möten kan genomföras digitalt vilket leder till kortare ledtider och högre effektivitet. Erfarenheten visar även på att medarbetare upplever en minskad stress och bättre balans i livet bland annat på grund av minskad restid. En nackdel är en ökad risk för en försämrad psykosocial arbetsmiljö när människor inte träffas lika ofta och inte heller delar kunskap med varandra i samma utsträckning vilket riskerar att minska innovationskraften. Den nuvarande situationen ställer större krav på både chefer och medarbetare att ha en mer kontinuerlig dialog och tillgänglighet, om än på distans. Inom förvaltningen finns också lärdomar av att konferenser och liknande kan genomföras digitalt med stor framgång. Förvaltningen har små kontorsytor i relation till antalet medarbetare och införde redan 2018 flexarbetsplatser för i princip samtliga arbetsplatser. Oavsett om andelen medarbetare i framtiden kommer att arbeta mer på distans, kommer dagens kontorsytor att behövas. En stor del av förvaltningens verksamhet består av byggprojekt vilket i mindre utsträckning påverkas av förändrade arbetssätt.

Hållbar investeringsutveckling

Totalkostnaden för ett byggprojekt består till största delen av själva produktionskostnaden. Utöver detta finns byggherrekostnader som behövs för att bygget ska komma till stånd. Detta rör både köpta tjänster och den egna organisationen och innefattar exempelvis projektering, planläggning, miljötillstånd, styrning och uppföljning. I andra större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är byggherrekostnadsandelen i storleksordningen såsom förvaltningens mätetal har satts. I dagens infrastrukturprojekt är det många krav som ska samordnas mellan alla de inblandade parterna. Förvaltningen arbetar därför aktivt för att löpande effektivisera detta arbete för att på så sätt hålla byggherrekostnaderna så låga som möjligt.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens förestående upphandlingar genomför förvaltningen leverantörsdagar för att locka så många anbudsgivare som möjligt till förvaltningens upphandlingar.

Förvaltningen presenterar på webbsidan nyatunnelbanan.se en upphandlingstidplan för samtliga kommande upphandlingar och uppskattade tider för genomförande av dessa. Uppdatering av upphandlingstidplanen görs kontinuerligt. Ytterligare ett sätt att marknadsföra kommande upphandlingar är genom nyhetsbrev till leverantörer som även är översatt till engelska. Utöver det görs ett aktivt mediearbete riktat mot branschtidningar, information via LinkedIn, Facebook samt dialog med entreprenörer.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Förvaltningens byggherrekostnader per investeringsobjekt ska vara högst 31,7 procent av beslutad totalkostnad *(Nämnd)*	31,7%	31,3%		<=31,7%	
Kommentar					
För helåret redovisas förvaltningens byggherrekostnader till 31,7 procent vilket ligger i linje med målsättning.					
Minst tre anbud per entreprenadupphandling *(Nämnd)*	3st	2,1st		>=3st	
Kommentar					

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
År 2021 har samtliga genomförda entreprenadupphandlingar haft minst tre anbud.					
Prognos för total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016 ska inte överskridas mot total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016, exklusive riskutfall *(Nämnd)*	0%	0%		<=0%	

Kommentar

Ingen avvikelse mot total ram.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl *(Regionfullmäktige)*	100	100		100%	100%

Kommentar

Arbetet med kalkyler är av central betydelse då de utgör en del av underlaget för strategiska beslut, val av tekniska lösningar och tillsammans med successiva kalkyler utgör underlag för beslut om eventuella åtgärder för att nå uppställda mål. Förvaltningen har en väl genomförd kalkylprocess genom att förvaltningschef och ledningsgrupp har rätt underlag för att leda och styra förvaltningens projekt. Målet bedöms vara uppfyllt.

Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av åtgärdsvalsanalys *(Regionfullmäktige)*	100	100		100%	100%

Kommentar

Förvaltningens alla investeringsbeslut som berörs av investeringsstrategin har föregåtts av åtgärdsvalanalys där det så är tillämpligt.

Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats *(Regionfullmäktige)*	100%			100%	100%

Kommentar

Förvaltningen har endast pågående investeringsprojekt.

En hållbar regional utveckling

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Förvaltningen driver och följer upp hållbarhetsfrågor från tidig planering till färdig utbyggnad, och skapar förutsättningar för miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet under den framtida driften. Förvaltningens hållbarhetsarbete med integrerade processer för mätning av prestanda och måluppföljning bidrar till att risker och kostnader minskar såväl som att den sociala hållbarheten ökar.

Hållbarhetsarbetet ska vara relevant och anpassat till förvaltningens påverkan på människor och miljö samt utformas för att uppfylla regionens övergripande mål och policys, *Region Stockholms Miljöpolitiska program 2017-2021*, mål och krav från andra intressenter samt kraven i ISO 14001. År 2021 var sista året i regionens miljöprogram och under 2022 kommer miljöprogrammet att ersättas med en

hållbarhetsstrategi och policy som ska tydliggöra regionens ansvar, ambitioner och färdriktning inom hållbarhetsområdet.

Förvaltningens hållbarhetsstrategi omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt. Identifierade fokusområden i arbetet är bland annat resursanvändning, klimatpåverkan och giftiga ämnen i material och produkter. Förvaltningens strategi och policy kan behöva ses över från år 2022 och framåt för att anpassas till regionens strategi.

Förvaltningens miljöledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001 utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor. Varje år genomförs revisioner både av extern och intern revisor för att upprätthålla certifikatet och utveckla miljöarbetet. Miljöledningssystemet ses kontinuerligt över för att fokusera på själva projekten och produktionsskedet, där den största miljöpåverkan finns. Genom användningen av CEEQUAL erhålls ett sådant fokus. Med CEEQUAL-arbetet vill förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete. Ambitionen är att samtliga projekt ska hålla en nivå på sitt hållbarhetsarbete motsvarande bedömningen "Very good" i CEEQUAL.

Under året har både intern och extern re-certifieringsrevision i enlighet med ISO 14001 genomförts. Förvaltningen erhöll ett förnyat certifikat och inga allvarliga avvikelser har identifierats och ledningssystemet är väl anpassat och får god effekt i förvaltningen. Mindre avvikelser har identifierats kopplat till identifiering av miljörisker, för vilka åtgärder redan har vidtagits.

Under 2021 har ett flertal verifieringar av CEEQUAL arbetet utförts av certifieringsorganisationen BRE.

Både projekteringsarbetet för Tunnelbanan till Arenastaden och den tidiga projekteringen av tunnelbanan till Nacka, Södermalm och Söderort har verifierats under 2021. Båda fick det högst betyget Excellent (82,3 procent respektive 80,1 procent). Utöver projekteringen har tre arbetstunnlar verifierats under året och betyget blev även för dessa Excellent (84,7 procent för arbetstunneln i Londonviadukten, 79,7 procent för arbetstunneln i Sundstabacken samt 81,6 procent för arbetstunneln Skönviksvägen).

Därmed överträffar alla årets verifieringar det uppsatta målet om minst Very Good (60 procent). Indikationer från förberedelser och interna genomgångar visar på att målen sannolikt kommer att nås. Förvaltningen är på god väg att uppfylla det övergripande hållbarhetsmålet om att minst uppfylla nivån Very Good (60 procent) för samtliga projekt.

Kommunikationsarbetet för att skapa acceptans för utbyggnaden och de störningar den medför pågår löpande i samtliga projekt. Det sker genom en kombination av aktiviteter i flera kanaler. Under 2021 har förvaltningen fortsatt det omfattande arbetet och för att säkerställa att berörda nås av information i tillräckligt hög utsträckning har

förvaltningen förändrat mätmetoder så att flera målgrupper kan tillfrågas, i flera kanaler, vid flera tillfällen under året. Resultatet visar att kännedomen är generellt hög i alla utbyggnadsprojekt men lägre i Älvsjöprojektet.

Under 2021 har förvaltningen tillsammans trafikförvaltningen fortsatt med planering av och förberedelse för det kommande arbetet med överlämning av trafikanläggningarna till trafikförvaltningen. En del i detta har varit att etablera ett antal nya samverkansforum att hantera olika former av gränssnittsfrågor och ett gemensamt webbaserat ärendehanteringssystem för ökad spårbarhet över tid för besked och överenskommelser mellan förvaltningarna. Under 2021 har även en överenskommelse för hur överlämningarna av trafikanläggningarna från förvaltningen till trafikförvaltningen ska genomföras tagits fram. I denna överenskommelse framgår respektive förvaltnings ansvar och åtaganden för att överlämningarna ska kunna genomföras på ett effektivt sätt och på så sätt möjliggöra så tidiga trafikstarter som möjligt. Parallellt med detta har även upprättande av projektspecifika överlämningsplaner med projektspecifika leveranspaket och tidplaner för överlämning av dessa påbörjats.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent identifierade ärenden kopplade till anläggningsobjekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha tilldelats ansvarig på FUT *(Nämnd)*	100%	100%		100%	
Kommentar Systemet för att lägga in identifierade ärenden har kommit igång under T2 och utbildningar har hållits i projekten. Kända ärenden registreras kontinuerligt i systemet för ärenden.					
100 procent av de definierade överlämningsområdena till trafikförvaltningen ska ha en godkänd och överenskommen plan för överlämning. *(Nämnd)*	100%	90%		100%	
Kommentar Förvaltningen har en upphandlad resurs som projektledare överlämning. I samverkan med trafikförvaltningen TF/UTB är arbetssätt för överlämnande framtagen i en så kallad ÖMT-bilaga. Rutinen och processen för överlämningsområdena är framtaget, men konkreta planer för varje område kommer sedan att ske löpande.					
100 procent av leveranserna till trafikförvaltningen från förvaltning för utbyggd tunnelbana enligt beskedstidplanen ska hållas. *(Nämnd)*	100%	75%		100%	
Kommentar Följs upp på beredningsgruppens möten. Följs även upp av upphandlad projektledare överlämning.					
100 procent av avsteg från anläggnings- och genomförandekrav enligt kravdatabasen, styrande dokument eller typhandlingar ska hanteras enligt förvaltningens ändringshanteringsrutin och kravhanteringsrutin.	100%	100%		100%	

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
(Nämnd)					

Kommentar

Under perioden jan-dec har 153 styrande dokument reviderats/nya tagits fram. Kontinuerlig dialog med processägare har genomförts. Målet bedöms vara uppfyllt.

85 procent positiva/neutrala inslag i media. *(Nämnd)*	95%	97%		85%	

Kommentar

Under året har 572 inslag/artiklar publicerats varav 95 procent är positiva/neutrala.

80 procent av berörda målgrupper i närområdet ska anse sig vara informerade av utbyggnaden. *(Nämnd)*	71%	70%		80%	

Kommentar

På totalen är kännedom i princip oförändrad 2021(71%) jämfört med 2020 (70%).
Två projekt visar en ökad kännedom jämfört med 2020, Tunnelbana till Älvsjö (+11%) och Utbyggd depå i Högdalen(+13%).
Övriga projekt visar oförändrad eller något lägre kännedom än 2020. Blå linje till Söderort sticker ut med en minskad kännedom på -9%.
Bäst kännedom är uppmätt i projekten Blå linje till Södermalm och Blå linje till Nacka som båda har cirka 83% kännedom. Projektens målgrupper skiljer sig åt i sammansättning och grad av påverkan. Detta avspeglar sig i attitydundersökningarna och en ökad, minskad eller oförändrad kännedom kan bero på både projektets påverkan på omgivningen och vilka kanaler som använts vid attitydundersökningarna. Målet bedöms inte vara uppfyllt.

Samtliga parter ska anse sig informerade om tid och kostnadsutveckling. *(Nämnd)*	100%	100%		100%	

Kommentar

Kontinuerlig dialog med parterna har genomförts under 2021 där synpunkter och förbättringar avseende information har hanterats. Målet bedöms vara uppfyllt.

Uppdrag

Pågående enligt plan	Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City

(Regionfullmäktige)

LS 2017-0621 Löpande

Kommentar

Enligt ramavtal 6 i Sverigeförhandlingen ska genomförandeavtal tecknas för tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Avtalet ska tecknas mellan Region Stockholm och Stockholms stad. Under 2020-2021 pågick i projektet ett planeringsskede med lokaliseringsutredning och strategiska utredningar. Efter beslut om lokalisering, vilket skedde i Trafiknämnden i december, kan genomförandeavtal tecknas. Arbete med att förbereda genomförandeavtal har inletts tillsammans med Stockholms stad. Arbetet bedrivs i en särskild avtalsgrupp. I arbetet ingår det även att analysera när i tid som det är mest lämpligt att teckna genomförandeavtalet. Vid avtalstecknande ska lokaliseringen vara beslutad och det är även en fördel om projekteringen har kommit så långt att det är utrett hur den nya tunnelbanan ansluter till omgivande bebyggelse och anläggningar.

Social hållbarhet

För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala

aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett omfattande projekt. Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Det är därför viktigt att frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet beaktas även under byggtiden.

Jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven belyses i sociala konsekvensanalyser och tillgänglighetsperspektivet genom kontinuerlig dialog med handikapporganisationer. Dessa perspektiv beaktas både i planeringen av arbetsplatserna och vid design av anläggningen. Det är viktigt att dessa frågor är med från början. Tunnelbana till Älvsjö är i planeringsfasen och har under 2021 avslutat sin lokaliseringsutredning. Lokaliseringen utvärderas baserat på både tekniska aspekter, hållbarhet, resenärsnytta samt trygghet, tillgänglighet och jämlikhet. Ett av projektets mål är att Tunnelbanan till Älvsjö ska öka jämlikheten mellan områden och människor, vilket inkluderats i utvärderingen av de olika lokaliseringsalternativen. Tunnelbanan till Älvsjö har även tagit fram en social konsekvensanalys, som syftar till att vägleda projektet genom att bedöma och lyfta det sociala perspektivet som en del i arbetet med lokaliseringsutredningen samt i den fortsatta processen.

Två samråd har genomförts för tunnelbanan till Älvsjö, varav ett genomfördes under 2021 (mellan den 2 juni och 30 juni 2021). Inledningsvis planerades Öppet hus på tre platser men på grund av covid-19 ställdes dessa in och samrådet skedde istället helt digitalt i en samrådsportal, med interaktiv karta där deltagare kunde ställa frågor.

Tunnelbanan till Älvsjö har under hösten 2021 också genomfört en barndialog. Dialogen genomfördes med 15 skolor (med barn och unga mellan 6–18 år) lokaliserade intill föreslagna stationsområden utmed med de två utredningsalternativen. Dialogen genomfördes digitalt i två steg, dels genom en digital enkät, dels genom en kartövning. Dialogen genomfördes med hjälp av pedagoger. I enkäten fick eleverna svara på ett antal frågor om hur de använder tunnelbanan idag, vilka platser de besöker längs med de två sträckningarna och vilka platser de skulle besökt oftare om det gick en tunnelbana dit. I kartövningen fick eleverna två olika kartor över de olika linjealternativen. Eleverna fick välja den linje som de tyckte var bäst och även markera ut var de bor, går i skolan och var de rör sig på fritiden.

Under 2021 har arbetet med uppföljning av upphandlade leverantörers efterlevnad av kraven i regionens uppförandekod för leverantörer fortsatt. Vid revisioner av huvudentreprenörer har det framkommit att leverantörskedjorna är långa och det är viktigt med dialog om förebyggande arbete i hela kedjan. Alla avvikelser som stängts under 2021 har bidragit till förbättrade rutiner hos leverantörerna för att efterleva regionens uppförandekod.

Under året har arbetet fortsatt med att följa upp entreprenörernas arbete avseende avvikelser och åtgärdsplaner från de revisoner som genomförts under både 2020 och 2021. Under 2021 har förvaltningen kunnat godkänna hantering av avvikelser och stänga alla revisoner som genomfördes under 2020.

Under hösten 2021 genomfördes exempelvis en revision av sociala risker i leverantörskedjan på en entreprenad och entreprenören beslutade i samband med detta att byta leverantör av bergbult då de hade svårt att verifiera systematiskt socialt ansvarstagande i hela leverantörskedjan.

Ett projekt rapporterar att arbete med de sociala kraven på leverantörsled har kraftigt förbättrats efter revision. Entreprenören har tagit fram ett systematiskt arbetssätt baserat på riskbedömning avseende arbetsvillkor i olika tillverkningsländer. Detta utförs för samtliga produkter som ska köpas in. Motivering för inköp utförs utifrån riskbedömning, där produkter med hög risk inte köps in.

Region Stockholm beslutade under året att bli medlemmar i Ethical Trading Initiative Sweden vilket möjliggör samverkan och utbyte av information för att påverka leverantörskedjorna.

Tillsammans med Trafikverket och arbetsmarknadens parter har villkorsbilagor för arbetsrättsliga kontraktsvillkor för arbete som utförs i projekten. Villkoren omfattar minimilöner, arbetstid och ledighet för yrkesgrupper inom bygg och anläggning och har uppdaterats under 2021 enligt uppdaterade kollektivavtal för perioden december 2020-mars 2023. Under året har en rutin för uppföljning av kraven inom projektet, som bland annat innebär att arbetsrättsliga villkor tas upp vid samordnade revisioner.

Under 2019 inleddes ett samarbete med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning för att möjliggöra praktikplatser inom förvaltningens projekt. De första upphandlingarna med dessa krav genomfördes under 2020 och uppföljningen av dessa krav har påbörjats under 2021. Under 2021 har en entreprenör kontaktat Arbetsmarknadsförvaltningen och upprättat en handlingsplan där en person har fått en praktik och det planeras ta in en till praktikant/lärling för att uppfylla kravet om två platser.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja	●	Ja	Ja

Kommentar

Verksamheten har utifrån sitt uppdrag genomfört flertal aktiviteter i enlighet med Region Stockholms styrande dokument inom social hållbarhet under 2021.
- jämställdhet och jämlikhet inklusive HBTQ - JA
- nationella minoriteter - JA
- barns rättigheter - JA
- delaktighet för personer med funktionsnedsättning - JA

Exempel på åtgärder är;
sociala konsekvensanalyser för Älvsjö-Fridhemsplan innehållande bland annat frågor som jämlikhets-, jämställdhets-, barn- och tillgänglighetsperspektiv, en särskild barndialog med berörda skolor av utbyggnaden för att få in barnens perspektiv i planeringen, flertal samråd med omgivningen, utbildning och information i skolor, mentorskapsprogram för personer med utländsk bakgrund och som har svårt att komma in på arbetsmarknaden, möjliggörande av praktikplatser i byggprojekt, kravställning och revision avseende uppförandekoden i leverantörsleden vid flertal tillfällen, kravställning på arbetsrättsliga villkor i anläggningsentreprenader.

Andelen vidtagna åtgärder inom identifierade förbättringsområden utifrån			–		

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
folkhälsokonsekvensanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*					
Kommentar Målet ej applicerbart på FUT.					

Region Stockholms klimatpåverkan ska minska
Mål nummer 13 i *Region Stockholms miljöpolitiska program 2017-2021* anger att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden.

Förvaltningen har en målsättning inom klimatområdet som innebär att samtliga projekts klimatpåverkan ska reduceras med 25 procent under genomförandet av utbyggnaden. Förvaltningens målsättning avseende klimat är satt på en nivå som erfarenhetsmässigt i liknande projekt inom branschen inte är kostnadsdrivande utan går hand i hand med kostnadsbesparingar i form av optimeringar och hållbara material- och produktval. Förvaltningens arbetssätt inom klimatfrågan bedöms bidra starkt till en kunskapsökning inom både konsult-, beställar- och entreprenörsverksamheten vilket bedöms vara en nyckel till att nå framtida nollutsläppsmål.

Under 2021 har arbetet med att systematiskt identifiera förbättringsåtgärder avseende minskad klimatpåverkan fortsatt. En stor del av förbättringsarbetet i den tidiga projekteringen är sammanställt tillsammans med delar av detaljprojekteringen. Det finns en framtagen prognos från 2020 för hela förvaltningen förutom projektet Tunnelbana till Älvsjö som var i ett väldigt tidigt skede vid denna tidpunkt, se sammanställning nedan:

Klimatbelastning nya tunnelbanan: 174 700 ton CO2-ekv

Reduceringsåtgärder: 77 500 ton CO2-ekv

Prognos för klimatmål: 31 %

Prognosen är baserad på tillgängligt underlag och delvis på preliminära siffror. Utifrån den beräknande prognosen går det att konstatera att förvaltningen är på god väg att uppnå det övergripande klimatmålet.

Under 2021 har projektet tunnelbana till Älvsjö analyserat klimatbelastningen och energianvändning ur ett livscykelperspektiv från anläggandet av de två olika lokaliseringsalternativen. De sammanlagda växthusgasutsläppen från anläggandet av den beslutade lokaliseringen uppgår till cirka 99 000 ton CO2-ekvivalenter.

Utöver detta pågår även identifiering av åtgärder i produktionen. Ett exempel är att efter en ansökan från förvaltningen tillåter Stockholms stad att tyngre fordon får trafikera vägsträckan mellan etableringsområdet och upp till Skansbron. Detta beslut betyder att antalet transporter från etableringsområdet kan minska med upp till 57 procent vilket i sin tur betyder att de associerade klimatutsläppen minskar med cirka 51 procent. Även påverkan på omgivningen och trafiken minskar.

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Förvaltningen ger entreprenörerna stor frihet i att välja hur man bidrar till reducering av klimatpåverkan. Förvaltningen styr de upphandlade entreprenörerna genom att bland annat tillsammans sätta upp ett mål för utförandet. Under 2021 har arbetet med att efter en inledande workshop hitta en gemensam målsättning fortsatt. Under 2021 har 10 av 17 påbörjade (och pågående) entreprenader satt ett mål för reducering av klimatpåverkan.

Utöver krav på arbetssätt och att mål för reducering av klimatpåverkan ska sättas i entreprenaderna har förvaltningen även ett specifikt krav på maximal koldioxidbelastning för armeringsjärn som tillämpas standardiserat i upphandlingarna.

Förvaltningen har under året även infört nya klimatreducerande krav som ska tillämpas standardiserat vid upphandling av entreprenader inom installationer samt bana, el, signal och tele (BEST). Det har beslutats att dessa ska införas i den förvaltningsövergripande mallen för de administrativa föreskrifterna för bygg-, installations- och teleentreprenader (BIT) som planeras fastställas i februari 2022. För specifika upphandlingar av hissar eller rulltrappor finns det även krav på att klimatpåverkan från de installerade produkterna ska redovisas i en tredjepartscertifierad miljövarudeklaration (EPD).

Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag. Region Stockholms totala mätning av klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser kalkyleras och rapporteras av regionledningskontoret för koncernen som helhet.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Samtliga uppstartade projekt och entreprenader med krav på systematiskt klimatarbete ska ha ett mål för reducering av klimatpåverkan. *(Nämnd)*	59%		🟥	100%	

Kommentar

För helåret rapporteras att 10 av 17 pågående entreprenader har framtagna mål. Målet uppfylls ej.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget *(Regionfullmäktige)*			🟢		>=7%

Kommentar

Förvaltningen tillämpar det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där har miljöperspektivet beaktats. Målet bedöms vara uppfyllt.

Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter *(Regionfullmäktige)*	-80%	-100%	🟢		>=-25%

Kommentar

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag. Målet bedöms vara uppfyllt.					
Antal projekt inom tunnelbaneutbyggnaden där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 25 % *(Regionfullmäktige)*	7	7		>=7	>=6
Kommentar Samtliga projekt inom förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet omfattas av klimatmålet om att reducera sin klimatbelastning med minst 25 procent under genomförandet.					
Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt *(Regionfullmäktige)*	3	3		>=3	>=2
Kommentar Förvaltningen har under året infört nya klimatreducerande krav som ska tillämpas standardiserat vid upphandling av entreprenader inom installationer samt bana, el, signal och tele (BEST). Det har beslutats att dessa ska införas i den förvaltningsövergripande mallen för de administrativa föreskrifterna för bygg-, installations- och teleentreprenader (BIT) som planeras fastställas i februari 2022. De nya kraven har anpassats utifrån förutsättningarna i dessa entreprenader och består av ett utökat respektive avgränsat alternativ där fokus ligger på att entreprenören ska identifiera och genomföra åtgärder inom ramen för det aktuella uppdraget samt dokumentera arbetet. För specifika upphandlingar av hissar eller rulltrappor finns det även krav på att klimatpåverkan från de installerade produkterna ska redovisas i en tredjepartscertifierad miljövarudeklaration (EPD).					

Region Stockholms miljöpåverkan ska minska

Under 2021 föreligger fortsatt stort fokus på att uppföljningen av de villkor som är satta av mark- och miljödomstolen för projekten genomförs på ett rationellt och effektivt sätt. Förvaltningen har en egen organisation för uppföljning av villkoren och uppföljning av påverkan genom mätningar av grundvatten, buller, vibrationer samt besiktningar av fastigheter. Störande arbeten i form av sprängning, borrning och lastning av bergmaterial pågår nu på flera fronter runt om i Stockholm.

Förvaltningen tar fram kontrollprogram som beskriver de kontroller med avseende på omgivningsstörningar som ska utföras under byggtiden. Dels finns ett kontrollprogram för grundvatten (vattenverksamhet) och ett för miljöfarlig verksamhet (bland annat störningar under byggskedet).

För att säkerställa att entreprenörerna har bland annat resurser, kompetens och beredskap för att mäta och minimera påverkan på omgivning och miljö ska detta arbete beskrivas i kvalitets- och miljöplaner innan start av störande arbeten. Förvaltningen har ett särskilt fokus på att detta underlag uppfyller förvaltningens krav och förväntningar under 2021 för att på så sätt förbättra möjligheter att genomföra utbyggnaden på ett sådant sätt att påverkan på omgivningen minimeras.

Buller och stomljud

Planerade störande arbeten utreds och planeras innan de startas och under utförandet genomförs kontrollmätningar. I de allra flesta fall innehålls riktvärden men

överskridanden förekommer. Klagomål kommer in till förvaltningen dels genom egna kommunikationskanaler och dels via miljöförvaltningarna, de är inte alltid kopplade till överskridanden av riktvärden. Åtgärder vidtas i samråd med miljöförvaltning, berörd part och entreprenör. I vissa fall behöver riktvärden överskridas för att arbeten över huvudtaget kan utföras. Dessa fall regleras i villkoren och dispens för exempelvis arbete nattetid söks då hos miljöförvaltningen och berörda meddelas i god tid. Exempel på åtgärder under året är att nattarbeten avslutats efter att riktvärdena tangerats, ventilationsfläktars kapacitet finjusterats eller flyttats, tomgångskörning för lastbilar åtgärdats, erbjudande om tillfälliga paviljonger till vårdcentral och erbjudanden om tillfällig vistelse för boende. Under året har X antal samråd genomförts för att kunna överskrida riktvärden avseende luftburet buller och stomljud. Förvaltningen har erbjudit tillfällig vistelse X antal gånger under året.

Vibrationer och kulturmiljö

Förvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att hantera vibrationer. Innan byggskedet tas inventerings- och besiktningsområde fram, inventering, kartläggning av markförhållanden samt grundläggning genomförs, riskanalys tas fram, objekt som kan skadas av sättningar som uppkommer på grund av vibrationer utreds och förbesiktning genomförs. Under byggskedet utförs mätningar av vibrationer, styrning av sprängning och spontning, informationsinsatser och sprängtjänst, samt klagomål- och skadehantering. Sedan efter byggskedet utförs efterbesiktning inom inventeringsområdet samt skadereglering.

I inventeringarna kartläggs även byggnader med kulturvärde och som finns inom det definierade inventeringsområde. Utifrån detta identifieras byggnader som har så känsliga kulturvärden att särskilda kontrollprogram måste tas fram inför byggskedet.

Totalt har 52 byggnadsspecifika kontrollprogram upprättats (exempelvis med påkostad arkitektur eller värdefulla inventarier/material med ett kulturhistoriskt värde). Under 2021 har förvaltningen utfört kontroller (exempelvis uppsatta vibrationsmätare och gipsvakter) inklusive nollägesdokumentation enligt sju kontrollprogram.

Utsläpp till vatten

Vattenprovtagningen av länshållningsvattnet har pågått veckovis under hela året. Entreprenörerna tar fram planer för vattenhanteringen, ansöker om godkännande från ledningsägaren och justerar reningsanläggningen utifrån provtagningsresultatet. Det har förekommit problem med vissa reningsanläggningar och parametrar under året, framförallt att innehålla riktvärdena gällande suspenderat material samt krom, vilket även tillsynsmyndigheterna har påpekat. Generellt ser värdena bra ut men resultaten visar även på flertal överskridanden av riktvärde för pH. Provtagning, analys och flödesavläsning har generellt fungerat bra under året.

Exempel på åtgärder är dels att entreprenören löpande byggt ut/ökat kapaciteten i reningsanläggningen, och tidvis även använt filterkassetter, dels kemisk fällning för att få ner halten suspenderat material. För att åtgärda problem med höga halter suspenderat material har även rutiner för förbättrad sedimentering implementerats,

följts upp och gett gott resultat. Höga halter suspenderat material har även i vissa fall medfört att även riktvärden för vissa metaller överskridits. Flera åtgärder har tagits fram, bland annat har extra kärl installerats för att kunna tömma lamellsedimenteraren med tätare intervall.

Förvaltningen har tillsammans med SVOA (Stockholm Vatten och Avfall) arbetat aktivt med leverantör av injekteringsbruk för att minska kromhalten i spillvatten. Efter en nära dialog med leverantör som noggrant kontrollerar reduktanten i bruket har nu kromhalterna i länshållningsvatten minskat avsevärt, ett mycket bra resultat av samarbete. Ett annat exempel på åtgärd är att i en entreprenad återcirkuleras vattnet vilket innebär att den faktiska mängden krom som släpps ut samt användningen av vatten reducerats. Ytterligare en entreprenad har under året installerat en återcirkuleringsanläggning av länshållningsvattnet och fler undersöker möjligheten till detta.

Masshantering

Under året har materialåtervinningen av bergmassor fortsatt försvårats av osäkerheter kring hur vissa tillsynsmyndigheter klassificerar bergmassorna. Förvaltningen för en aktiv dialog med vägledande myndigheter om vilka åtgärder som behövs för att öka återanvändningen. Bland annat inom regeringens uppdrag till Naturvårdsverket om *att utreda hanteringen av schaktmassor och annat naturligt förekommande material som kan användas för anläggningsändamål*. Tyvärr leder kvarvarande oklarheter fortfarande till att befintliga upplag i närområdet inte kan användas, transporterna ökar och att återanvändningen minskar.

I region Stockholm finns ett stort behov av bergmassor till infrastruktur och bostadsbyggande och under kommande år förväntas ett underskott att uppstå. Regionen har under 2021 medverkat i länsstyrelsens projekt *Regional plan för cirkulär och resurseffektiv hantering av massor för Stockholms län* och bidragit med kartläggning av genererade massor och behov av massor. Projektets kartläggning visar ett långsiktigt behov av bergmassor inom länet vilket indikerar att användningen av materialet kan anses vara säkerställd under lång tid framöver.

Under 2021 har förvaltningens projekt Depå slutfört provtagningar för klassificering av bergmaterial med avseende på risk för försurning på grund av högre halter sulfider i berg. Denna information används nu för att styra arbetena i produktionen och vidare hantering av bergmassorna för att åstadkomma så hög återanvändningsgrad som möjligt med så liten påverkan på miljön som möjligt. Resultaten används även för att fastslå bedömningsgrunder, halter av svavel i berg, för när entreprenadberg kan användas som vanligt eller när det behövs anpassningar i hanteringen för att inte riskera försurning eller utlakning av metaller. Det saknas idag nationella, regionala eller lokala riktlinjer för detta.

Naturmiljö

Under 2021 har olika åtgärder till skydd för närliggande naturmiljö genomförts. Exempelvis har ett projekt satt upp fågelholkar utanför det kommande

etableringsområdet i den närliggande parken. Ett flertal träd kommer att sparas och har i samråd med arborist rotbeskurits i slutet av året. Träden inom etableringsytan som inte kan sparas har tagits ner utanför häckningssäsong och har i samråd med kommunen placerats ut på andra ställen, exempelvis i en närliggande park. Ett annat exempel är att vid byggnation av transportväg har skyddsåtgärder genomförts för att förhindra markkompaktering och skydda rötterna på lindar inne i en park. Även markplattor och delvis körplåt har använts som extra skydd.

Grundvatten

Innan byggskedet definieras utredningsområde samt influensområde, det genomförs en kartläggning av värden och hydrogeologiska egenskaper (till exempel geohydrologi samt kultur- och naturvärden), känsliga objekt identifieras, grundvattenpåverkan bedöms, skadeförebyggande åtgärder tas fram och åtgärder för (till exempel tätning och infiltration) utreds och projekteras. Det tas även fram ett kontrollprogram för vattenverksamhet.

Under byggskedet genomförs mätningar och uppföljningar i enlighet med framtaget kontrollprogram, hantering av skyddsåtgärder, informationsinsatser samt klagomål- och skadehantering. Efter byggskedet utvärderas resultat av mätningar och eventuellt genomförs fortsatt mätning. Hantering av eventuella permanenta skyddsåtgärder och skadereglering fortsätter.

Under 2021 har fem stycken infiltrationsanläggningar tagits i drift och inga inläckagevillkor har överskridits.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent av Entreprenörernas Kvalitets- och miljöplaner ska vara godkända av projektledningen innan störande verksamheter påbörjas. *(Nämnd)*	80%	100%		100%	

Kommentar

Under året granskas och hanteras Entreprenörernas Kvalitets- och miljöplaner löpande. För helåret har 4 av 5 påbörjade entreprenader godkända planer. Målet uppfylls ej.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Allt eftersom verksamheten växer så blir också utmaningen att bibehålla en säker byggarbetsmiljö större. Allt eftersom nya entreprenader har påbörjats under året har antalet personer blivit betydligt flera på förvaltningens arbetsplatser. Det har dessvärre också medfört att antalet tillbud och olyckor också har ökat under 2021 jämfört med 2020.

Med anledning av den negativa trenden i olycks- och tillbudsstatstiken och de stora arbetsmiljöutmaningar förvaltningen har framför sig har förvaltningens ledning under året fattat beslut om en förstärkt satsning på byggarbetsmiljön som benämns *Färdplan mot noll olyckor*. De ordinarie aktiviteterna inom ramen för förvaltningens målarbete räcker inte till och därför behövs en förstärkt åtgärdsplan för att förvaltningen ska

kunna nå sin vision om noll allvarliga arbetsplatsolyckor framöver. Som byggherre har förvaltningen ett ansvar för att skapa förutsättningar för att alla ska komma hem efter en skadefri arbetsdag, varje dag.

I färdplanen har förvaltningen jobbat fram ett antal åtgärder inom områdena kultur, kompetens, organisation samt kontroll och styrning. Förvaltningen tydliggör ambitionen om att vara en professionell beställare som tar ansvar för att skapa rätt förutsättningar för säkra och hälsosamma arbetsplatser.

Några av de åtgärderna som förvaltningen redan har implementerat eller påbörjat implementeringen av beskrivs nedan:

- Förvaltningen är medlem i Håll Nollan – Vilket visar att förvaltningen vill arbeta tillsammans med övriga aktörer i branschen (beställare och entreprenör) för säkrare arbetsplatser. Som en första aktivitet deltog alla projekt inom förvaltningen i Håll Nollans Säkerhetspush i september.
- Arbetsmiljö är första punkt på agendan vid alla möten – Det sänder en viktig signal att förvaltningen sätter arbetsmiljöfrågorna först och att de ska prioriteras.
- En intern utredningsgrupp har tillsatts på förvaltningen. Den har i uppdrag att förvaltningsövergripande hjälpa till att utreda allvarliga tillbud och olyckor, för att förvaltningen ska bli bättre på att identifiera och kommunicera lärdomar.
- Test med mekaniserad bultsättning - Att sätta bult manuellt är ett slitsamt arbete som kan innebära stora ergonomiska påfrestningar (och som inte har moderniserats under de senaste 50 åren). Förvaltningen har därför under året påbörjat en pilotstudie i ett projekt för att tillsammans med entreprenören undersöka vilka förutsättningar som krävs för att arbeta med mekaniserad bultsättning i förvaltningens tunnlar.

Förvaltningen arbetar intensivt med att genomföra och följa upp verksamheten för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Varje entreprenad har sina utmaningar när det gäller säkerheten, utmaningar som kan härröra från bemanning, kompetens, framdrift eller tekniska förutsättningar. Därför ställs det höga krav på medarbetarna att anpassa sitt arbetssätt utifrån de förutsättningar som råder för varje enskild entreprenad.

Erfarenheter, utmaningar och bra lösningar inom arbetsmiljö kommuniceras och delas mellan projekt via workshops och mötesforum. Ett annat viktigt verktyg för att dela erfarenheter är faktabladet Lessons learned, ett format för att sammanfatta och kommunicera lärdomar från allvarliga händelser till alla projekt för att undvika att händelser upprepas.

En säker arbetsmiljö börjar hos ledningen och genom att de är involverade i arbetet. En nyckelfaktor för arbetsmiljöarbetet är att beställare och entreprenör samverkar inom området. Under året har samtliga projekt redovisat ett gott exempel som bidragit till bättre arbetsmiljö och nästan samtliga chefer (på förvaltnings-, avdelnings-, projekt samt enhetsnivå) har genomfört ett arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet.

Förvaltningen har inte en Klimat-, risk- och sårbarhetsanalys utan utgår från kravställningar från Trafikförvaltningen avseende färdig anläggning. Under planering och projektering tar förvaltningen även fram egna krav i samverkan med länsstyrelsen och kommunerna för att säkerställa att färdig anläggning anpassas till ett förändrat klimat. Klimatanpassningsåtgärder vidtas i samtliga projekt men förvaltningen kan inte redovisa om trafikförvaltningens Klimat- risk- och sårbarhetsanalys är ursprung till kraven. En viktig del i arbetet är samverkan med kringliggande exploatörer för att inte ytorna kring stationer exempelvis byggs på så sätt att översvämningsriskerna ökar.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor och arbetsmiljötillbud *(Nämnd)*	19st	1st		0st	

Kommentar

För helåret rapporteras 19 stycken varav 4 är allvarliga olyckor. Målet uppfylls ej. Under 2021 startade fler entreprenader och många är i full produktion. Ett stort fokus på att följa upp även tillbud har även gjort att fler incidenter uppmärksammats – även om de inte är allvarliga. Ett stort arbetet med fokus på säkerhet genomförs på bred front inom förvaltningen, vilket beskrivs i textavsnittet ovan.

Samtliga projektchefer, avdelningschefer, enhetschefer och förvaltningschef ska ha genomfört ett arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet under året. *(Nämnd)*	85%			100%	

Kommentar

Samtliga chefer har inte haft möjlighet att genomföra arbetsplatsbesök med anledning av covid-restriktioner. 17 av 20 chefer har dock kunnat genomföra platsbesök. Målet uppfylls ej.

Minst ett gott exempel som bidragit till bättre arbetsmiljö ska redovisas per tertial och projekt. *(Nämnd)*	81%			100%	

Kommentar

Totalt på hela året har projekten redovisat 17 goda exempel av 21 förväntade. Målet uppfylls ej.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade *(Regionfullmäktige)*	90%	82%		>=50%	>=50%

Kommentar

Har avvikelser i egenkontroll av de tre mest skyddsvärda it-systemen hanterats (avser it-system som nämnden/bolaget har ägarskap för)? Ja i samtliga tre IT-system
Har behörighetsrevision utförts under innevarande år för de tre mest skyddsvärda it-systemen som nämnden/bolaget använder? Ja i samtliga tre IT-system.
Har nämnden/bolaget ställt krav på informationssäkerhet i de leverantörsavtal som tecknats under innevarande år? Ja, i samtliga avtal.
Informeras medarbetare inom nämnden/bolaget om sekretess och tystnadsplikt samt om att användning av it-system loggas? Ja, vid anställning.
Har nämnden/bolaget hanterat sina tre största informationssäkerhetsrisker under innevarande år? Ja, samtliga tre risker har hanterats.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Indikatorns måttenhet: Andel 90 %					
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser *(Regionfullmäktige)*	Nej	Ja		Ja	Ja

Kommentar

Fråga 1-Har nämnden/bolaget en övad och utbildad krisledningsorganisation?- Ja
Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation. Krisledningsfunktionen är implementerad men vid behov uppdateras processer och rutiner. Krisledning är implementerad och bemannad i samtliga projekt som är i byggfas. Krisövningar har genomförts i Barkarby projektet och på kommunikationsenheten. Under 2022 ska övning genomföras i alla projekt.

Fråga 2-Har nämnden/bolaget kontinuitetsplaner för verksamhetens mest kritiska delar? -Nej
Under 2022 ska en inventering av vilka IT-system som är kritiska för verksamheten genomföras.

Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	0%			>=0%	>=70%

Kommentar

Förvaltningen har inte en Klimat-, risk- och sårbarhetsanalys utan utgår från kravställningar från trafikförvaltningen avseende färdig anläggning. Under planering och projektering tar förvaltningen även fram egna krav i samverkan med länsstyrelsen och kommunerna för att säkerställa att färdig anläggning anpassas till ett förändrat klimat. Klimatanpassningsåtgärder vidtas i samtliga projekt men förvaltningen kan inte redovisa om trafikförvaltningens Klimat- risk- och sårbarhetsanalys är ursprung till kraven därför blir indikatorn noll.

Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	90%	90%		>=50%	>=50%

Kommentar

Som ett led i att regionfullmäktige fastställt en ny riktlinje för internkontroll har förvaltningen uppdaterat rutin för riskhantering vilken implementerats fullt ut i alla projekt. Risker har identifierats och åtgärder analyserats. Vid uppföljning av åtgärder visat att dessa ej gett förväntad effekt justeras åtgärden. Uppföljning per risk redovisas i internkontrollplanen. Under året har förvaltningen deltagit i workshops för risk- och sårbarhetsanalyser tillsammans med trafikförvaltningen.

Kärnverksamheten ska prioriteras

Förvaltningen är för projekten enligt Stockholmsförhandlingen i ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras, men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen har lyckats väl med rekrytering av kompetenta medarbetare och är därmed bemannade för alla de entreprenader som pågår.

Under 2021 blev berg- och anläggningsentreprenaderna för arbetstunnlarna klara och flera stora entreprenader för huvudtunnlar startade. Dessutom startade entreprenader för bygg, installation och tele.

För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen pågick ett planeringsskede under 2020-2021. Parallellt med planeringsskedet förbereder förvaltningen för nästa skede, projekteringsskedet. Det arbetssätt som parterna har kommit överens om i april 2021 innebär uppföljning av tid, ekonomi och innehåll vid tre olika kontrollstationer. Den första kontrollstationen skedde i december 2021 där parterna gav klartecken för fortsatt arbete.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	10%	10,4%		<=10,3%	Minska från år 2 020

Kommentar

I nollmätningen per december 2019 var utfallet 14,2 procent och per december 2020 var utfallet 10,4 procent.

I mätning per december 2021 är utfallet 10,0 procent. Fullmäktiges mål administrationens andel av kostnaderna ska minska är för perioden därmed uppfyllt. I takt med att förvaltningens verksamhet växer, ökar behovet av administrativt stöd vilket successivt kommer att följa av en reducering.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Entreprenaderna ska startas (kontraktskrivande) enligt fastställd tidplan *(Nämnd)*	Nej			Ja	

Kommentar

Samtliga entreprenader har inte kunnat startas enligt fastställd tidplan. Det beror på dels egna beslut om att inte gå ut i tid och att några blev överprövade. Målet uppfylls ej.

100 procent järnvägsplaner, miljödomar och detaljplaner för investeringsobjekten Arenastaden och Depå ska vara lagakraftvunna *(Nämnd)*	85%	100%		100%	

Kommentar

För Arenastaden är miljödomen lagakraftvunnen sedan 2018 och järnvägsplanen sedan december 2020. Depå har lagakraftvunnen miljödom sedan december 2020 och järnvägsplan fastställd av Trafikverket men överklagad och ligger hos regeringen för beslut. Detaljplaner klara. Målet uppfylls ej.

100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast två månader före tillträde till aktuell fastighet *(Nämnd)*	100%	100%		100%	

Kommentar

Har uppfyllts i de fall som järnvägsplan har funnits fastställd och vunnit laga kraft. I vissa fall har beslut fattats att arbeten kan genomföras till en början enbart med stöd av detaljplan.

100 procent av entreprenadupphandlingarna ska startas enligt den upphandlingstidplan som är fastställd vid årets början *(Nämnd)*	33%	31%		100%	

Kommentar

År 2021 har totalt 6 av 9 upphandlingar inte påbörjats enligt upphandlingstidplan som fastställdes vid årets början. Målet uppfylls ej. Upphandlingstidplanen sätts tidigt på året. I stora och komplicerade infrastrukturprojekt är förskjutningar inte ovanliga. Förvaltningen att detta är en viktig fråga att hantera, inte minst för förtroendet mot marknaden. Därför har förvaltningen startat en strategigrupp för vidare hantering.

Inga betydande externa revisionsanmärkningar som påverkar förvaltningen negativt. *(Nämnd)*	0st			0st	

Kommentar

Förvaltningen har inte erhållit några betydande revisionsanmärkningar från intern eller extern revision. De rekommendationer som tidigare lämnats har i samband med revision av årsrapporten bedömts som åtgärdade eller delvis åtgärdade. Förvaltningen har systematiserat planering och uppföljning av interna och externa

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde

revisioner. Målet bedöms vara uppfyllt.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit *(Regionfullmäktige)*	75%	100%		>=75%	>=75%

Kommentar

3 av 4 (75%) vunna domar och beslut. Bland de klara upphandlingarna för berg- och anläggningsentreprenader har totalt sex stycken varit föremål för överprövning från förlorande anbudsgivare. I tre fall av dessa har ansökan om överprövning tagits tillbaka efter skriftväxling – Kungsträdgården (första överprövning), Sofia och betongtunnel under Kvicksundsvägen. I tre fall har förvaltningen vunnit i förvaltningsrätten – Kungsträdgården (andra överprövning) och Nacka samt Ersta. I ett fall har förvaltningen förlorat i förvaltningsrätten – Arenastaden-Södra Hagalund.

Uppdrag

Pågående med avvikelse	Sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021

(Regionfullmäktige)

RS 2020-0469

Kommentar

I nollmätningen per december 2019 var utfallet 14,2 procent och per december 2020 var utfallet 10,4 procent. I mätning per december 2021 är utfallet 10,0 procent. Fullmäktiges mål administrationens andel av kostnaderna ska minska med 10 procent är därmed inte uppfyllt. I takt med att förvaltningens verksamhet växer, ökar behovet av administrativt stöd vilket successivt kommer att följa av en reducering.

Administrationens andel av kostnaderna (indikator och uppdrag) - utökad rapportering

Regionfullmäktige har fattat beslut om att andelen administrativa kostnader inom förvaltningar och bolag ska minska. Förvaltningen ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan vilket innebär ansvar för utredning, projektering, byggande och slutligen överlämnande för drift av anläggningen. För att detta ansvar ska kunna fullföljas enligt uppsatta avtal är det en förutsättning att det finns en tydlig och stark närhet kring funktioner som ekonomi, kommunikation, hållbarhet, säkerhet, informationshantering, upphandling och juridik. Dessa funktioner gör det möjligt att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan utifrån uppställda krav i avtalen, från parterna och från Region Stockholm.

Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig i. Förvaltningen har från starten arbetat med en långsiktig bemanningsplanering som initialt de första åren inneburit en utökning av tjänster, från en mycket låg nivå, både inom projekten och även kring de mer administrativa funktionerna. I dessa planer finns även en nedgång inplanerad i takt med att projekten närmar sig slutförande. Detta sker vid olika tillfällen för de olika projekten. En ökning

av bemanningen kommer successivt att följas av en reducering. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Mot den bakgrunden har förvaltningen från starten år 2014 haft ambitionen att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Detta görs i dagsläget bland annat avseende HR-tjänster, diariehantering, kontorstjänster och ekonomihantering. Detta betyder att förvaltningen löpande anpassar det administrativa stödet och styrningen efter projektens faser.

Hög innovations- och digitaliseringsgrad
Med utgångspunkt i att förvaltningen är relativt ung samt har ett koncentrerat genomföraruppdrag ges möjlighet till nytänkande avseende styrning, processer, samverkan, teknik etcetera. I arbetet sker kontinuerligt en avvägning mellan nytänkande och tillskapande av en kostnadseffektiv anläggning. Kraven på en snabb framdrift samt en budget som enbart är avsedd för genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån begränsningar av möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppdrag som tilldelats trafiknämnden avseende att utse innovationsansvarig samt att avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen.

Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

Några av de områden där förvaltningen fortsatt kommer att proaktivt arbeta för att hitta nya eller mer effektiva arbetssätt är säkerhetsfrågor, diarieföring, uppföljning miljöpåverkan, byggnadsinformationsmodeller samt SMS-tjänster.

Vidareutveckling av systemet för uppföljning av grundvattenpåverkan fortgår och fler mätpunkter tillkommer. Hanteringen av vibrations- och bullermätningar sker på samma sätt med digitala webbsystem där mätresultat efter exempelvis sprängningar automatiskt registreras och kommuniceras tillbaka till produktionen för eventuella anpassningar. Samma information används även för att på karta visa framdrift i tunnelutbyggnaden. Under perioden har webbsystemet för redovisning av vibrations- och bullermätningar utvecklats i samråd med leverantören. Detta för att göra systemet mer användarvänligt för byggledning och därmed en smidigare ledning av produktionen. Under perioden har även arbetet med att koppla ihop dessa system med det digitala kartverktyget som förvaltningen använder för att visualisera och planera produktionen i omgivningen fortsatt. Mer data kommer att kunna tas in i detta verktyg och underlätta för våra medarbetare att planera och styra kärnverksamheten, utbyggnaden av tunnelbanan. Med hjälp av dessa system får förvaltningen en rättssäker och ändamålsenlig uppföljning av kontrollprogrammen i enlighet med

miljödomarna.

Inom projektet tunnelbana till Älvsjö görs i det inledande skedet strategiska utredningar exempelvis avseende tunneldrivningsteknik. Inom projektet har ett innovationsråd skapats för att sortera bland idéer som kommer upp avseende nya lösningar. Rådet består av representanter från projektet samt avdelningschef planering och enhetschef teknik. Tanken är att skapa en möjlighet att ta vara på idéer i det tidiga skede som projektet befinner sig i. Det ger möjligheter att gå vidare med idéer som kan ge goda effekter avseende tid, kostnad, kvalitet och hållbarhet.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja	●	Ja	Ja
Kommentar Förvaltningen har ett koncentrerat genomföraruppdrag samt en budget som är avsedd för utbyggnaden av tunnelbanan vilket i viss mån medför begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt. Regionens mål att nämnden ska utse innovationsansvarig samt avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse är ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen. Förvaltningen har erfarenheter och insikter som kan generera innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det skulle kunna öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt. Inom ramen för utbyggd tunnelbana har förvaltningen arbetat med att hitta effektiviseringar och förbättringar som omsatts i verkligheten och skapar nytta för närboende som till exempel SMS-tjänster vid sprängning. Målet bedöms vara uppfyllt.					
Innovationsgrad *(Regionfullmäktige)*	3	3	●	>=3	Öka från år 2 020
Kommentar Förvaltningen arbetar löpande med förbättringar – både genom styr- och ledningssystem samt genomförda analyser från revisioner. Älvsjö arbetar konkret med innovation – men inte spritt över hela organisationen ännu.					
Grad av digital mognad *(Regionfullmäktige)*			▬		>=49
Kommentar Indikatorn utgår enligt besked från regionledningskontoret.					

En av Europas ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa (regionstyrelsen)
Målet är ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Under år 2021 har förvaltningen fortsatt arbetet med målet att bli en ännu attraktivare arbetsgivare för våra nuvarande och potentiella medarbetare genom att ha en god arbetsmiljö, gott ledarskap och ett gott medarbetarskap. Förvaltningen arbetar med ständiga förbättringar i vardagen.

Att vara en hållbar arbetsgivare förutsätter att ett antal strategiska grundförutsättningar finns på plats. Därefter kan organisationen strategiskt inrikta sig på arbetsgivarens process runt medarbetaren, medarbetarresan. Medarbetarresan är den resa som medarbetaren gör från det att den kommer i kontakt med organisationen och pågår till dess att avslut sker. Denna resa kan beskrivas på olika sätt men förvaltningen har valt att utgå från den så kallade Aruba-modellen, se bild nedan.



HR-avdelningen inom regionledningskontoret utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster åt förvaltningen. Det operativa och administrativa personalarbetet vid förvaltningen leds och styrs av personalchefen inom HR-avdelningen. Detta innebär att personalchefen vid regionledningskontoret också är formell personalchef för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Arbetet med utgångspunkt i ovanstående påbörjades under 2021 men kommer att intensifieras under 2022. Aktiviteter som genomförts under 2021 avser:

- Förvaltningen har genomfört en chefsträff med dialog kring arbetsmiljökompassen.
- Förvaltningens ledningsgrupp, samtliga chefsgrupper och APT-grupper har genomfört en dialog om arbetsmiljö enligt arbetsmiljökompassen.
- Förvaltningens ledningsgrupp och samtliga chefsgrupper har genomfört beslutad arbetsmiljöutbildning.

Arbetet med Hållbar arbetsgivare kräver ett engagemang och resurs inom förvaltningen och inför 2022 planeras för ett utvecklat samarbete med HR inom serviceförvaltningen för att se om arbetet kan effektiviseras.

Att förvaltningen som arbetsgivare är attraktiv kan också speglas i att medarbetarna är friska och mår bra. Andelen sjukfrånvaro följs därför löpande för anställda och handlingsplaner tas fram vid behov. Under pandemin har förvaltningen i den interna medarbetarenkäten, ”Medarbetarbarometern” kontinuerligt ställt frågor om hur medarbetarna upplever sin arbetssituation. Resultatet har redovisats i ledningsgrupper och aktiviteter och åtgärder har vid behov vidtagits på avdelnings- och enhetsnivå.

Förvaltningen har i samarbete med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning möjliggjort för anställda inom förvaltningen till personlig utveckling samtidigt som vi

kan hjälpa individer med hög kompetens till arbete och bidra till att minska kompetensbristen i branschen. Flertal anställda har under året genomfört en resa genom att agera mentorer. Utvärderingen visar att 85 procent har utökat sitt nätverk och att 90 procent skulle rekommendera programmet till en vän. Nya mentorsperioder startar upp under 2022.

I samband med genomförande av Region Stockholms medarbetarenkät följer förvaltningen medarbetarnas motivation, 78 (79), Ledarskap, 81 (80), Styrning, 76 (76) samt totalt HME 78 (78). Årets resultat visar endast på mindre förändring jämfört med föregående år och förvaltningen ligger fortsatt på en mycket hög nivå.

När det gäller kränkande särbehandling har förvaltningen ett antal signaler i medarbetarenkäten som tyder på att detta är ett område som förvaltningen fortsatt måste arbeta vidare med. Mot den bakgrunden kommer ett särskilt fokus att ligga på kränkande särbehandling och sexuella trakasserier under 2022. Det kommer dels att ske genom ett tydligt uppsatt mål i förvaltningens målkarta och dels genom en kontinuerlig dialog om kränkande särbehandling och sexuella trakasserier. Förvaltningen bedömer att den kontinuerliga dialogen mellan medarbetare och chefer är den viktigaste vägen för att arbeta med frågan och tydliggöra att förvaltningen har en nolltolerans mot den typen av beteende.

Indikator (rapporteras per delår)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Minst en särskild utvecklingsaktivitet per termin ska genomföras för gruppen anställda. *(Nämnd)*	2st	1st		>=2st	
Kommentar					
Förvaltningen har genomfört en större satsning under året i stället för två mindre.					
Andel medarbetare som anser sig har fått en fullständig introduktion av närmsta chef enligt checklista introduktion. *(Nämnd)*					
Kommentar					
Uppföljning utgår då medarbetarbarometern inte längre används.					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Motivation (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	78	79		>=79	>=79
Kommentar					
Förvaltningens index för motivation 2021 uppgår till 78 och uppfyller därmed ej målet med minsta marginal för året där målet var 79. Förändringen är relativt liten men förvaltningen kommer att ha fokus på området och följa utvecklingen samt vid behov vidta åtgärder.					
Ledarskap (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	81	80		>=77	>=77
Kommentar					
Förvaltningens ledarskapsindex för året uppgår till 81 och ligger därmed över målet för året som var på 77.					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Styrning (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	76	76	●	>=75	>=75
Kommentar					
Förvaltningens styrningsindex för året uppgår till 76 och ligger något över målet på året som var 75.					
Total (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	78	78	●	>=78	>=77
Kommentar					
Förvaltningens index för HME (hållbart medarbetarengagemang) 2021 uppgick till 78 för året och ligger över målet som var 77.					
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet *(Regionfullmäktige)*	0		●	0%	Minska från år 2 020
Kommentar					
Andelen medarbetare, av de som besvarade medarbetarenkäten, som svarade ja på frågan om de under året utsatts för kränkande särbehandling är 0% för året.					
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	0,8%	1,7%	●	<6,2%	<6,2%
Kommentar					
Den procentuella sjukfrånvaron för året uppgår till 0,8% och förvaltningen uppnår därmed målet för året på 6,2%. Den procentuella sjukfrånvaron har även minskat något jämfört med samma period föregående år, detta gäller både för gruppen kvinnor och för gruppen män.					
Andelen anställda som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare ska öka. *(Nämnd)*	76%	77%	●	73%	
Kommentar					
Mätning visar att 76 procent har svarat 6-8 på en 8-gradig skala. Målet bedöms vara uppfyllt.					
Det samlade medarbetarindexet (roller/uppdrag) från medarbetarenkäten ska förbättras *(Nämnd)*	78	78	■	>78%	
Kommentar					
Det samlade medarbetarindexet för 2021 utgår från medarbetarenkäten svar om HME. Förvaltningen har ett mer ambitiöst mål om att förbättra från år 2020 (>78). För året uppgick index till 78. Målet att förbättra uppfylls inte.					
Det samlade ledarskapsindexet från medarbetarenkäten ska minst bibehållas *(Nämnd)*	81	80	●	>=81%	
Kommentar					
Förvaltningens ledarskapsindex för året uppgår till 81 och ligger därmed över förvaltningens mål att minst bibehålla föregående års index året som var på 80.					
Totalindex (arbetsbelastning etc.) från medarbetarenkäten ska förbättras. *(Nämnd)*	78	78	■	>78%	
Kommentar					
Totalindexet för 2021 utgår från medarbetarenkäten svar om HME. Förvaltningen har ett mer ambitiöst mål om att förbättra från år 2020 (>78). För året uppgick index till 78. Målet att förbättra uppfylls inte.					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel medarbetare som anser sig ha en väl fungerande IT-miljö ska öka. *(Nämnd)*	64%			>=64%	

Kommentar

Andelen som svarat 6-8 på en 8-gradig skala på frågan är 63,8 %.

Systematisk kompetensförsörjning

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen anställda medarbetare. Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i första hand ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Ett krav är att samtliga chefer ska vara anställda.

Avseende den projektering som genomförs för utbyggnaden av nya tunnelbanan så köps dessa tjänster från externa projekteringsspecialister och definieras som köpt tjänst. Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	7,7%	8%		<=10%	<=10%

Kommentar

Förvaltningens personalomsättning för 2021 sjönk till 7,7 %, jämfört med föregående år då personalomsättningen låg på 8,3%. Målet bedöms vara uppfyllt.

2.4 Uppdrag

Kostnadssänkande åtgärder beaktat av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin

Regionfullmäktige har beslutat om ett uppdrag till alla förvaltningar och bolag inom Region Stockholm som avser kostnadssänkande åtgärder med anledning av erfarenheter av nya arbetssätt under pandemin. Förvaltningen har precis som resten av samhället dragit lärdomar av pandemin. Den digitala utvecklingen har påskyndats där erfarenheten är att många möten kan genomföras digitalt vilket leder till kortare ledtider och högre effektivitet. En nackdel är en ökad risk för en försämrad psykosocial arbetsmiljö när människor inte träffas lika ofta och inte heller delar kunskap med varandra i samma utsträckning vilket riskerar att minska innovationskraften. Erfarenheten visar även på att vissa verksamhetsuppgifter upplevs som mer effektivt

genomförbara på distans dels på grund av ökad möjlighet till koncentration och dels genom en effektivare arbetsdag utan pendling. Den nuvarande situationen ställer större krav på både chefer och medarbetare att ha en mer kontinuerlig dialog och tillgänglighet, om än på distans. Inom förvaltningen finns också lärdomar av att konferenser och liknande kan genomföras digitalt med stor framgång. Förvaltningen har små kontorsytor i relation till antalet medarbetare och införde redan 2018 flexarbetsplatser för i princip samtliga arbetsplatser. Oavsett om andelen medarbetare i framtiden kommer att arbeta mer på distans, kommer dagens kontorsytor att behövas. En stor del av förvaltningens verksamhet består av byggprojekt vilket i mindre utsträckning påverkas av förändrade arbetssätt.

Sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent under 2021

I nollmätningen per december 2019 var utfallet av administrativa kostnader 14,2 procent och per december 2020 var utfallet 10,4 procent. Administrativa kostnader avser kostnader som inte är kärnverksamhet utan istället övergripande administrativa kostnadsställen. Dessa kostnader beräknas som en andel av verksamhetens totala kostnader.

Mätning per december har ett utfall om 10 procent. Fullmäktiges mål om att administrationens andel av kostnaderna ska minska med 10 procent under 2021 är för perioden därmed inte uppfyllt. I takt med att förvaltningens verksamhet växer, ökar behovet av administrativt stöd vilket successivt kommer att följa av en reducering.

Återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten tunnelbanestation Hagalund, tunnelbana till Älvsjö

Enligt ramavtal 6 i Sverigeförhandlingen ska genomförandeavtal tecknas för tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Avtalet ska tecknas mellan Region Stockholm och Stockholms stad. Under 2020-2021 pågick i projektet ett planeringsskede med lokaliseringsutredning och strategiska utredningar. Efter beslut, som fattades i Trafiknämnden i december, om lokalisering kan genomförandeavtal tecknas. Arbete med att förbereda genomförandeavtal har inletts tillsammans med Stockholms stad. Arbetet bedrivs i en särskild avtalsgrupp. I arbetet ingår det även att analysera när i tid som det är mest lämpligt att teckna genomförandeavtalet. Vid avtalstecknande ska lokaliseringen vara beslutad och det är även en fördel om projekteringen har kommit så långt att det är utrett hur den nya tunnelbanan ansluter till omgivande bebyggelse och anläggningar.

2.5 Intern kontroll

2.5.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens riktlinje för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och

kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.

Riktlinjerna anger att de risker som värderats mycket hög risk och hög risk ska tas med till internkontrollplanen. Att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker sett ur perspektiven ekonomi, säkerhet- och information, operativa risker samt efterlevnadsrisker.

Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. Från ledningens sida innebär detta att förvaltningen nu går in i en tid med nya krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen arbetar med stärkt uppföljning, styrning och återapportering.

Identifiering och analys av risker genomförs i både projekt och per enhet där ett riskregister sammanställs och analyseras. Minst vid varje tertial ska dessa risker följas upp. Vid uppföljning kontrolleras om kontrollerna är utförda, vad de visade samt om åtgärden behöver ändras för att minimera att riskerna faller ut. Samtidigt kan nya risker identifieras och riskregistret kompletteras med åtgärder och ansvariga. Arbetet utförs oftast genom riskworkshops som risksamordnare på respektive projekt/enhet ansvarar för. Rapporteringen sker till avdelningschef som för upp väsentliga risker till förvaltningens ledningsgrupp. Månadsvis- och tertialvis rapporteras väsentliga risker vidare till trafiknämnd och till parterna.

För att säkerställa att förvaltningen har ett fungerande arbetssätt kring risker finns ett nätverk inom förvaltningen med representanter från de olika projekten och avdelningarna. Nätverket träffas inför varje uppföljningsperiod för att fånga upp frågor och vara ett stöd samt efter rapportering där vi ser över eventuella förbättringsområden.

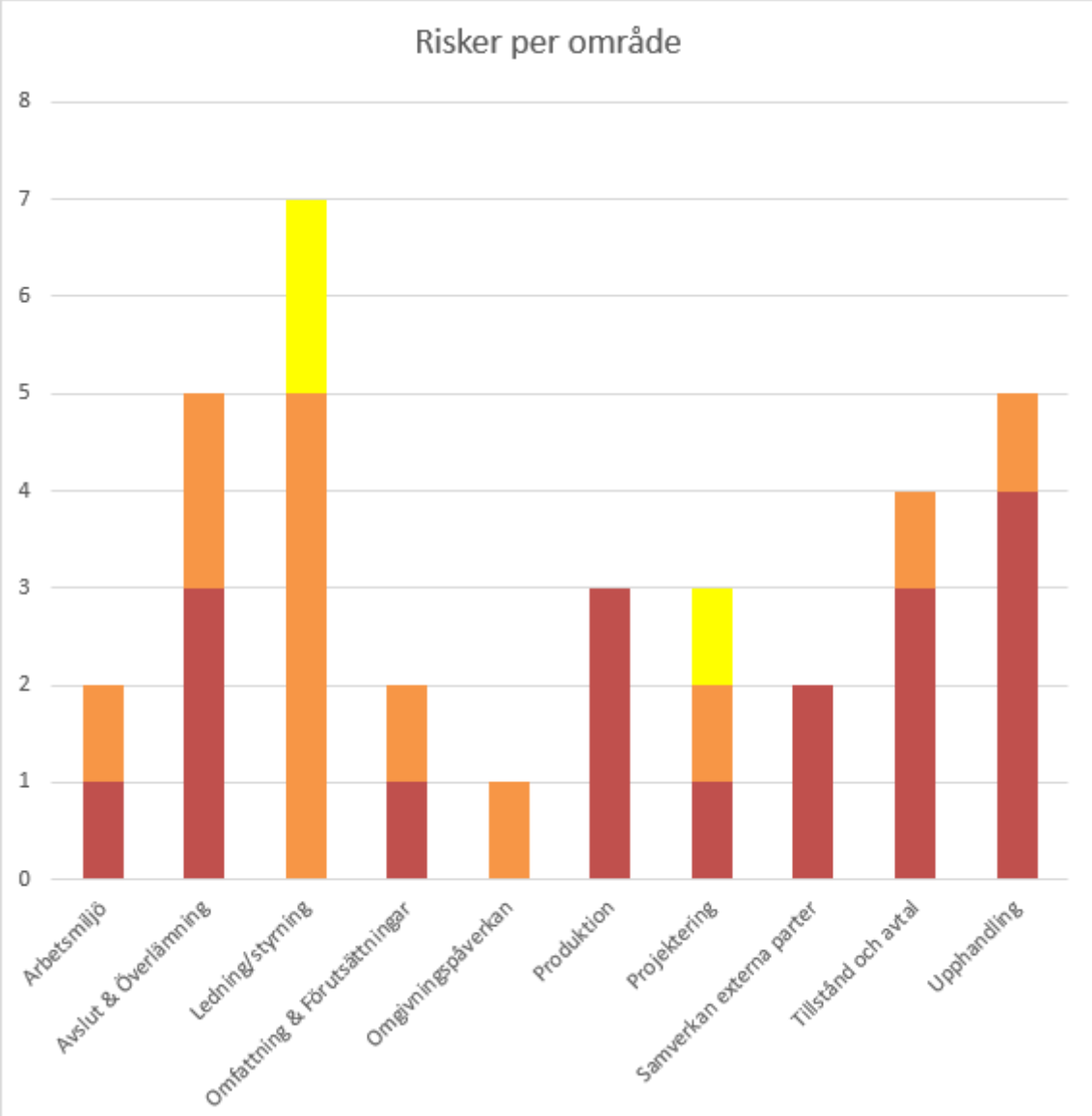
2.5.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2021. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden:

- Arbetsmiljö
- Avslut & överlämning
- Styrning/ledning
- Omfattning och förutsättningar
- Omgivningspåverkan
- Produktion
- Projektering
- Samverkan med externa parter
- Tillstånd och avtal
- Upphandling

Inför tertialrapportering per december har nya riskbedömningar och kontroll av

åtgärder genomförts. Nedan visas en fördelning av risker per område.



Av 34 identifierade och prioriterade risker värderas 18 risker till mycket hög risk (röd) och 13 risker till hög risk (orange) samt 3 till medelhög risk (gul). Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet. Arbetet med att genomföra åtgärder och följa upp har visat att riskarbetet har gett resultat, därav har riskvärdet i vissa fall sänkts sedan tidigare rapportering.

Flest risker finns inom området Styrning/ledning, dock har de ett lägre riskvärde då förvaltningen gör bedömningen av en lägre sannolikhet eftersom ett stort arbete med att tydliggöra styrande dokument, roller och ansvar genomförts och fortsatte även under 2021. Förvaltningen har fastställt ett styr- och ledningssystem med utsedda processägare som säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs. Under 2021 har interna utbildningar för ledningssystemet genomförts för att påvisa vikten av efterlevnad av de riktlinjer och rutiner som finns. Ett nätverk är bildat som driver och förvaltar ledningssystemet.

Interna revisioner genomförs årligen på särskilt utvalda styrande dokument.
Det är fortsatt många röda risker för området Upphandling. Det beror på att konsekvenserna vid ett utfall bedöms vara hög. Risker i upphandlingsprocessen, till exempel få eller inga anbud, påverkar tidplanen för utbyggnadens genomförande och medför också kostnader i form av förseningar. Upphandlingarna riskerar även att överprövas, vilket även det ger tids- och kostnadskonsekvenser. Tydliga åtgärder och kontroller med fördelat ansvar har tagits fram för att minimera att riskerna faller ut. Förvaltningens juridikenhet bidrog till ökad kvalitetssäkring på bland annat förfrågningsunderlagen.
Även området Avslut & Överlämning har flera röda risker och även här har och fortsätter förvaltningen att hantera åtgärder och kontroller med fördelat ansvar. Många av åtgärderna löper på enligt plan men riskerna ligger med samma riskvärde då det fortfarande är styrande och stödjande dokument som ska implementeras. Tidplanen för avslut och överlämnande ligger framåt i tiden men det är viktigt att arbeta proaktivt tillsammans med trafikförvaltningen och externa parter innan den färdiga anläggningen överlämnas.

2.5.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2019–0866.

2.5.4 Regelefterlevnad

Övergripande arbete med styrande dokument

Med utgångspunkt i regionens övergripande styrning, ledning och uppföljning har förvaltningen i februari 2020 fastställt ett internt styr- och ledningssystem. Förvaltningens styrande dokument är en del av förvaltningens styr- och ledningssystem och är sorterade utifrån regionens modell; förvaltningsstyrning, kärnverksamhet (genomföra utbyggd tunnelbana) och verksamhetsstöd. Styr- och ledningssystemet riktar sig främst till medarbetare inom förvaltningen. Dokument som påverkar verksamhetens arbetssätt ska återfinnas i styr- och ledningssystemet.

Ett nätverk med representanter från förvaltningens olika avdelningar driver förvaltning och förbättringsarbete med styrande dokument. Intranätet har uppdaterats med beskrivningar för de olika processerna samt länkar till styrande dokument. För varje delprocess har processägare utsetts som ansvarar för att i samråd med nätverket säkerställa att de ingående delarna i styr- och ledningssystemet hålls aktuella. Under 2021 genomfördes obligatoriska utbildningar i ledningssystemet.

Upphandling och avtal

Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och regioners vägledning "om mutor och jäv", reviderad 2012-09-01 och Region Stockholms Riktlinje för anti-korruption och representation, (LS 2015-1234 fram till den 15/11-21, och därefter RS 2020-0266) och Region Stockholms

Uppförandekod (LS 2017-1198). Förvaltningens riktlinjer riktar sig till förvaltningens medarbetare. Förutom framtagna riktlinjer sker även utbildning och information som förutom muta och korruption även innefattar jäv. Förebyggande arbete avseende antikorruption och mutor riktas både till den egna beställande organisationen och till förvaltningens leverantörer.

Gentemot leverantörsmarknaden ingår antikorruption som en del i hållbarhetsarbetet, till exempel ingår FN:s deklaration mot korruption i Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353. Regionens policy för inköp (RS 2019-0667), och riktlinje för inköp (RS 2019-1148). Revidering av förvaltningens styrande dokument är genomförd så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen tillämpar i upphandlingar Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer (LS 1303-0353). Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Vid framställningen av dessa produkter och material kan det finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och anti-korruption. Krav ställs i bygghandlingar för att tydliggöra vad som förväntas av kommande entreprenörer avseende kontroll, uppföljning och åtgärder vid identifierade risker i leverantörskedjan.

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet samt att uppförandekoden för leverantörer arbetas in i relevanta upphandlingar. Riskanalyser tas fram för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Informationssäkerhet

Redovisning av regelefterlevnad rörande informationssäkerhet återfinns i Compliance-portalen i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

2.6 Produktivitet

Förvaltningens kärnverksamhet är att driva projekt för nya tunnelbanan. I det ingår produktivitetsutveckling som en naturlig del i att driva projekt. Förvaltningen är relativt ung och redan vid uppstart av förvaltningen la man ner ett stort arbete för att ta fram styrande dokument för att effektivisera genomförandet och ge förutsättningar för kommande projekt så erfarenheter tas tillvara.

3 Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

Vid årsskiftet 21/22 flyttade förvaltningen från Norra Stationsgatan 69 till Solnavägen 1 E. Bakgrunden till detta är att det till årsskiftet försvinner en rad funktioner som förvaltningen nyttjar på Norra Stationsgatan, till exempel matsal, omklädningsrum och vaktmästeri, eftersom Serviceförvaltningen flyttar till Lindhagensgatan. Samtidigt har hyresvärden höjt hyran med 40 procent. Flytten berör projekt Arenastaden samt förvaltningens samlade stabsfunktioner. Ingen förändring sker på förvaltningens nuvarande projektkontor.

4 Personal

Förvaltningen hade i december 415 medarbetare.

Större delen av organisationen befinner sig i ett intensivt byggskede och under det gångna året har många rekryteringar genomförts. Det har skett dels genom anställningar, dels genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare kommer avdelningschefer årligen att föredra för ledningsgruppen hur bemanningsplanerna ser ut på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Under perioden anställdes en ny upphandlingschef och arbete med planering av genomförandet av tunnelbanan till Älvsjö (avdelning Väst) startade. Strax innan årsskiftet anställdes en avdelningschef till den nya avdelningen. Under perioden har en kontinuerlig växling pågått inom förvaltningen för att öka andelen anställda som ett led i förvaltningens långsiktiga kompetensförsörjningsstrategi.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Under året har pandemin och rådande restriktioner fortsatt att påverka förvaltningens verksamhet och medarbetare i stort och anpassningar av sättet att utföra arbetet på har varit nödvändiga. Förvaltningen har följt regionens rekommendation om att de medarbetare som har möjlighet arbetar hemifrån och möten har genomförts digitalt. Arbetet med att finna nya samarbetslösningar och arbetssätt utifrån förutsättningarna med distansarbete har fortlöpt.

Förvaltningen har regelbundet genomfört enkätundersökningar, inom förvaltningen kallat medarbetarbarometern, och där även undersökt medarbetarnas upplevelse av distansarbete. Periodens undersökning visar på att andelen som är positiva till distansarbete ökat jämfört med föregående periods undersökning. Resultatet gäller både för förvaltningens anställda, inhyrda och konsulter.

Resultatet visar en viss ökning av hälsoproblem kopplade till arbetet, främst rygg- och nackproblem. Förvaltningen har gått från att 10 procent uppger någon form av problem till 14 procent. För att avhjälpa detta har Region Stockholm lånat ut utrustning som till exempel kontorsstol och dataskärm. Som en följd av pandemin har nya arbetssätt utvecklats som förvaltningen kommer kunna dra lärdom av i det fortsatta arbetet. Förvaltningen har bland annat haft en särskild satsning avseende Teamsutbildning för medarbetarna. Vidare undersöks möjligheten till elektronisk signering för att underlätta i vardagen för medarbetare och chefer.

Årligen genomförs särskilda satsningar på de anställda inom förvaltningen, i nuläget cirka 110 personer. I våras genomfördes en större satsning på självledarskap.

4.1 Attraktiv arbetsgivare

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar för att vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, behålla och utveckla medarbetarna. Ett gott ledarskap och goda förutsättningar för ett bra arbetsklimat är viktiga komponenter i detta arbete.

Förvaltningens personalomsättning för 2021 sjönk till 7,7 procent, jämfört med föregående år då personalomsättningen låg på 8,3 procent. Förvaltningen uppnår därmed målet i budget för året då personalomsättningen ligger under 10 procent.

Lönespridning och differentierad löneökning

För en attraktiv och modern arbetsgivare är lönebildningsarbete en viktig del. Under året har arbetet med differentierad lönebildning fortsatt. Under första halvåret 2021 pågick två års löneöversynsprocesser. Till följd av 2020 års avtalssituation avslutades inte löneöversynen för 2020 förrän under första kvartalet 2021. 2021 års löneöversyn har genomförts enligt fastlagd tidplan under första delåret 2021. Förvaltningens chefer har genom serviceförvaltningen HR-funktion erbjudits utbildning i löneöversyn och lönebildning i digitalt format under året.

För att tydliggöra för chefer och medarbetare hur individuell lönesättning med lönekriterier fungerar i löneöversynen har ett dialogverktyg framtaget av serviceförvaltningen HR-funktion funnits tillgängligt för förvaltningens chefer.

Insatser för att förstärka och utveckla ledarskapet

Ett väl fungerande chef och ledarskap är en av de viktigaste framgångsfaktorerna. Förvaltningen säkerställer tillgången på chefer genom att arbeta systematiskt och långsiktigt med chefsförsörjning och chefsutveckling på alla nivåer utifrån regionens ledarkriterier.

Serviceförvaltningens HR-funktion har under 2021 genomfört individuell introduktion för nya chefer samt introduktion i personalsystemet för dessa.

Med anledning av rekommendationen om arbete hemifrån, vilken förelegat under större delen av året, har förvaltningens chefer erbjudits föreläsningar (som Strategisk HR inom regionledningskontoret tagit fram för samtliga regionens nämnder och bolag att nyttja) om hur psykiska och fysiska utmaningarna vid långvarigt distansarbete kan förebyggas och undvikas. Cheferna har även erbjudits digitala utbildningar i förändringsledning och om våld i nära relationer, även dessa framtagna av Strategisk HR. Förvaltningens chefer och medarbetare har även omfattats av möjligheten till utökat stöd från företagshälsovården, arrangerat genom Strategisk HR.

4.2 Strategisk kompetensförsörjning

Ett nytt kompetensbaserat rekryteringssystem har implementerats för Region Stockholms samtliga nämnder och bolag, vilket underlättar den kompetensbaserade

rekryteringsprocessen. Under året har en särskild utbildningssatsning genomförts för Region Stockholms samtliga nämnder och bolag inom kompetensbaserad rekrytering, vilken förvaltningens chefer har deltagit i.

Det har inte förelegat någon direkt övertalighet och inte heller kompetensbrist inom förvaltningen, även om utmaningen att rekrytera specialistkompetenser inom vissa områden varit relativt stor givet förutsättningarna på marknaden. Under året har förvaltningen avbrutit några rekryteringar då det har varit svårt att hitta rätt kompetens och istället löst bemanningen genom inhyrda resurser. Förvaltningen har som strategisk inriktning att nyttja inhyrd personal för vissa specifika yrkeskategorier så som till exempel byggledare.

Införande av KOLL

Då förvaltningen har en stor andel medarbetare som är inhyrda har förvaltningen valt att inte införa Koll fullt ut. Andelen medarbetare som skattat sin kompetens i Heroma Kompetens på förvaltning för utbyggd tunnelbana låg strax över 20 procent vid senaste mättillfället (andra kvartalet 2021) och andelen som skapat en utvecklingsplan strax under 70 procent. Det finns e-lärande tillgängligt för både chefer och medarbetare i verktyget och medarbetarsamtalen genomförs digitalt i Heroma Kompetens.

4.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete

Uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet samt fördelning av arbetsmiljöuppgifter

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har en skriftlig fördelning av arbetsmiljöuppgifter och förvaltningens samverkansgrupp utgör skyddskommitté enligt arbetsmiljölagen.

Handlingsplaner tas fram årligen på alla organisatoriska nivåer med utgångspunkt i resultatet av medarbetarenkäten. Handlingsplanerna följs upp löpande liksom riskbedömningar och handlingsplaner som tas fram i samband med förändringar eller tillbud i verksamheten.

Under året har regionledningskontoret haft uppdraget att påbörja arbetet med att införa systemstöd för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbetet har genomförts i projektform och innefattat en teknisk förstudie med fokus på systemintegration, en kvalitativ analys baserad på intervjuer med chefer samt ett pilotinförande av systemet inom två verksamheter i regionen som avslutades med en utvärdering inför implementeringsfasen. Resultatet av arbetet blev ett beslut om införande i regionen vilket även innefattar förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Implementering av medarbetarpolicy tillika arbetsmiljöpolicy

Strategisk HR har under 2021 påbörjat arbetet med implementeringen av den nya medarbetarpolicyn tillika arbetsmiljöpolicyn som började gälla från årets början. På grund av pandemin har arbetet med presentationsmaterial samt material för implementering blivit fördröjt och förvaltningen har av den anledningen inte påbörjat implementeringen i den omfattning som planerats. Den nya medarbetarpolicyn har implementerats i underlag för medarbetarsamtal samt i dialogverktyget för

lönekriterier i förvaltningen under 2021.

Skapa förutsättningar för hållbara och hälsofrämjande arbetsplatser

Förvaltningens chefer har under året deltagit i den digitala arbetsmiljöutbildning som Strategisk HR tagit fram inom ramen för den regionövergripande satsningen Hälsofrämjande och hållbara arbetsplatser.

I utbildningen ingår:

Grundläggande arbetsmiljöutbildning alla chefer – modul 1

- Organisatorisk och social arbetsmiljö
- Hälsofrämjande och hållbar arbetsplats
- Systematiskt arbetsmiljöarbete inklusive riskbedömning
- Kränkande särbehandling
- Arbetsgivarens rehabiliteringsansvar
- Introduktion

Fördjupning för en hållbar och hälsofrämjande arbetsplats modul 2

- Fysisk arbetsmiljö
- Konflikthantering
- Krishantering
- Skadligt bruk

Att leda på distans har ställt särskilda krav på ledarskapet, och krävt nya former för uppföljning och delaktighet, liksom nya typer av insatser för att säkerställa en god arbetsmiljö. Förvaltningens chefer har erbjudits föreläsningar (som Strategisk HR tagit fram för samtliga regionens nämnder och bolag att nyttja) om hur psykiska och fysiska utmaningar vid långvarigt distansarbete kan förebyggas och undvikas. Cheferna har även erbjudits digitala utbildningar i förändringsledning och om våld i nära relationer, även dessa framtagna av Strategisk HR. Förvaltningens chefer och medarbetare har även omfattats av möjligheten till utökat stöd från företagshälsovården, arrangerat av Strategisk HR.

Alla medarbetare har även erbjudits hemlån av viss arbetsutrustning, för att så långt som möjligt säkerställa att den fysiska arbetsmiljön är tillfredställande vid arbete hemifrån.

Utveckla inkluderande arbetsplatser

För att säkerställa en inkluderande och hållbar arbetsplats finns ett antal regionövergripande utbildningar som är obligatoriska för alla medarbetare och som innefattar ”Att undanröja hinder”, ”Etnicitet, normer och möten i vardagen” samt Hbtq – normer, kön och sexualitet”. I samband med medarbetarsamtalen följer cheferna årligen upp att alla medarbetare genomfört samtliga obligatoriska utbildningar. Det

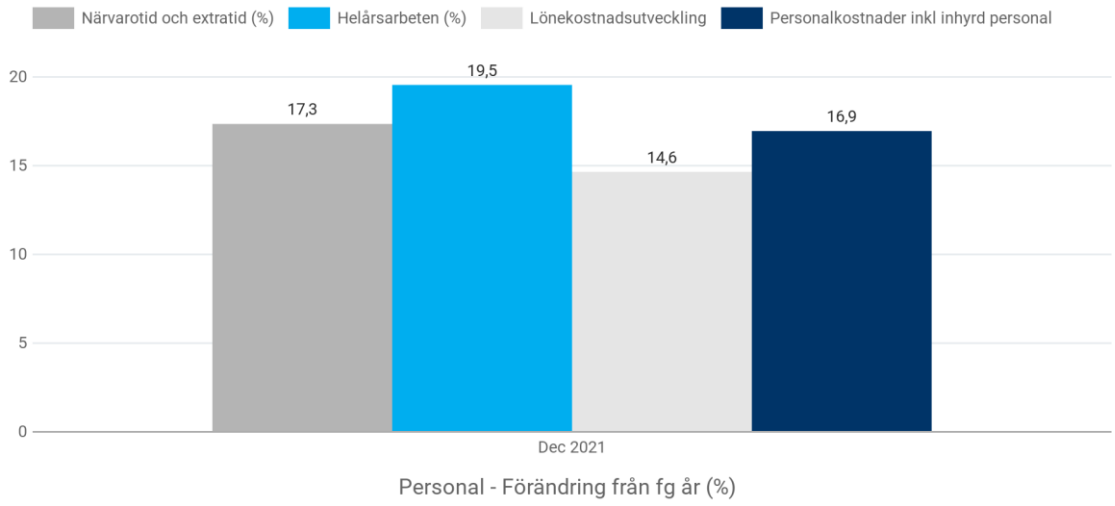
finns även dialogverktyg framtagna för att arbeta med frågorna som stöd för cheferna att arbeta med på enheternas APT.

Uppföljning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön utifrån arbetsbelastning, arbetstider och kränkande särbehandling samt implementering av riktlinjen kränkande särbehandling

Förvaltningen har nolltolerans för kränkande särbehandling och andelen medarbetare som svarar ”ja” på frågan om de utsatts för kränkande särbehandling följs upp årligen i samband med analys av resultatet från årets medarbetarenkät. Resultatet utgör grund för handlingsplaner som tas fram och följs upp under året. Förvaltningens chefer säkerställer att medarbetarna känner till riktlinjen kränkande särbehandling och har kunskap om var de ska vända sig om de upplever att de blivit utsatta för kränkande särbehandling. Denna information ges både vid nyanställning, på APT samt i samband med medarbetarsamtal.

Förvaltningens chefer stämmer löpande av arbetsbelastning och arbetstider i dialog med varje arbetstagare.

4.4 Helårsarbeten



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Personal - Helårsarbeten	104	100	4	19,5%

Utfall i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 104 anställda helårsarbeten.
- I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i

investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.

- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket är en naturlig följd av en växande organisation. Antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa har ökat.

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**0,74**	**1,72**	
- varav kvinnor	*0,68*	*2,23*	
- varav män	*0,82*	*1,20*	
Fördelat på period			
1 - 14 dagar	*0,61*	*0,71*	
15 - 90 dagar	*0,05*	*0,39*	
91 - dagar	*0,08*	*0,62*	

Den procentuella sjukfrånvaron beräknas som ackumulerad sjukfrånvarotid i timmar dividerat med ackumulerad ordinarie arbetstid i timmar under den aktuella perioden.

Den totala sjukfrånvaron för året ligger på 0,74 procent och förvaltningen uppnår därmed målet det budgeterade målet för året på 6,2 procent.

Den procentuella sjukfrånvaron har minskat totalt sett jämfört med samma period föregående år (2020). Det är i gruppen kvinnor som sjukfrånvaron minskat mest men även i gruppen män har en minskning skett.

Jämfört med samma period föregående år (2020) så har både korttidsfrånvaron, frånvaro under dag 0-14, minskat och så även de längre sjukskrivningarna.

En bidragande faktor till att sjukfrånvaron totalt sett minskat kan vara att många har kunnat arbetat hemifrån och därmed inte har utsatts för smitta samtidigt som mycket arbete kan utföras hemifrån vid milda symtom. Covid-19 bedöms i nuläget inte ha gett utslag på långtidssjukfrånvaron som är väldigt låg.

Vid upprepad korttidsfrånvaro samt vid längre sjukskrivning har rehabiliteringsplaner upprättats av närmaste chef tillsammans med medarbetaren.

Frisktalet, andelen medarbetare som under året har högst 5 sjukdagar, har ökat totalt sett till 83,3 procent jämfört med 75,8 procent (2020). Det är inom gruppen kvinnor

som frisknärvaron ökat mest till 82,2 procent från 72,1 procent (2020). En ökning har även skett i gruppen män till 84,4 procent jämfört med 81,1 procent (2020).

5 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Den centrala staben (del av byggherrekostnad) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten.

Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolags-rättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas. Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan ABs verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet att tillhandahålla tjänster, till exempel byggtjänster, till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Transaktionerna kommer redovisas som övriga intäkter respektive övriga kostnader och budgeteras först när ett beslut för tillhandahållandet är fattat.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

5.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Anslag	20	20	0	100 %
Övriga bidrag	161	170	-9	43,3 %
Övriga intäkter	14	0	14	
Verksamhetens intäkter	**195**	**190**	**5**	**59,4 %**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-97	-106	9	16,9 %
Lämnade bidrag	-37	-24	-13	
Lokal- och fastighetskostnader	-8	-8	0	-26,6 %
IT- och telekostnader	-9	-8	-1	-8,9 %
Övriga kostnader	-35	-24	-11	
Verksamhetens kostnader	**-187**	**-170**	**-17**	**50,3 %**
Avskrivningar	0	0	0	
Finansnetto	-12	-20	8	
Resultat**	**-3,7**	**0**	**-3,7**	

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

Utfall i jämförelse med budget

- Anslag om totalt 20 miljoner för år 2021 har betalts ut från Region Stockholm för att täcka räntekostnader med syfte att göra Region Stockholms finansieringsform kostnadsneutral.
- Övriga bidrag (externa) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 161 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader exklusive Region Stockholms andel av kostnaderna.
- Övriga intäkter om 14 miljoner kronor består av sålda tjänster till externa parter från SL Nya Tunnelbanan AB i samband med byggnationen av nya tunnelbanan. Kostnader för detta återfinns under övriga kostnader.
- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 97 miljoner kronor vilket är 9 miljoner kronor lägre än budgeterat. Detta beror på lägre personalkostnader med cirka 7 miljoner kronor och en lägre volym av köpta timmar hänförligt till inhyrd personal om cirka 2 miljoner kronor.
- Lämnande av bidrag om cirka 37 miljoner kronor utgörs av årets skuld till Trafikverket för bytespunkt Barkarby, där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen som medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen.
- Utfallet för IT- och telekostnader understiger de budgeterade kostnaderna med mindre än 1 miljon kronor.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader, övriga kostnader samt kostnader hänförliga till försäljning av tjänster från SL Nya Tunnelbanan AB. Utfallet för kostnader

hänförligt till försäljning uppgår till 14 miljoner kronor och finns inte inkluderat i det budgeterade beloppet. Övriga kostnader, justerat för kostnader i SL Nya Tunnelbanan, understiger således budgeterat belopp med 3 miljoner kronor och detta beror på en förskjutning av planerade insatser.

- Förvaltningens avskrivningskostnader uppgår till 0. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Finansnettot motsvarar de regioninterna räntekostnaderna som är hänförligt till regionens finansiering.
- Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen, SL Nya Tunnelbanan AB och bolagsdelen inom AB SL som visas i resultaträkningen ovan uppgår till -3,7 miljoner kronor per sista december och utgörs av Region Stockholms andel av kostnaderna och mellanskillnaden av anslag och koncernintern ränta.

Kostnader som uppstår i förvaltningsdelen (ej konsoliderat) ska matchas med intäkter vid försäljning av tjänster till bolagsdelen inom AB SL via SL Nya Tunnelbanan AB. Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till 0 miljoner kronor per sista december. SL Nya Tunnelbanan AB uppvisar ett nollresultat. Bolagsdelen inom AB SL enskilt (ej konsoliderat) redovisar ett resultat om -3,7 miljoner per december som består av mellanskillnaden av anslag och ränta samt Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader. Detta då Region Stockholms finansieringsform omöjliggör samma tillämpning av redovisningsprinciper för intäkter hänförliga till bidrag och leder därför till att Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader belastar AB SLs resultat.

Covid-19-effekt på utfall

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen, nedan stycken avser investeringsverksamhet.

Utfall för merkostnader under perioden januari - december omfattar cirka 0,2 miljoner kronor och avser förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer). Se bilaga FUTcovid2112.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**-47,3**	**-53,4**	**6,1**	**15,8 %**
Förändring sem- och löneskuld	-0,4	0	-0,4	-10,3 %
Lönekostnad	-30,4	-33,2	2,8	14,6 %
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*-0,1*	*0*	*-0,1*	*-54 %*
PO-pålägg	-14,6	-15,7	1,1	13,2 %
Övriga personalkostnader	-2	-4	2	87 %

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Inhyrd personal	**-50,2**	**-52,3**	**2,1**	**18 %**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-97,4**	**-105,7**	**8,3**	**16,9 %**

* mkr

Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 97 miljoner kronor vilket understiger budget med 8 miljoner kronor. Förskjutna planerade anställningar ger en positiv effekt jämfört med budget om 4 miljoner kronor. Ett lägre utfall för övriga personalkostnader om 2 miljoner kronor. Vidare har inte inhyrd personal nyttjats i lika stor utsträckning som budgeterats vilket resulterar i en avvikelse om 2 miljoner kronor vilket är förenligt med de framskjutna insatserna.

5.1.2 Konsultkostnader

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen anställda medarbetare.

Avseende den projektering som genomförs för utbyggnaden av nya tunnelbanan så köps dessa tjänster från externa projekteringsspecialister och definieras som köpt tjänst.

Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag.

Se vidare under avsnitt 4.1 Personal.

Utfall i jämförelse budget

Utfallet för konsultkostnader uppgår till 3 miljoner kronor vilket understiger budgeterat belopp med 1 miljon kronor för år 2021. Utfallet för konsultkostnader uppgick år 2020 till 5 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 2 miljoner kronor vid en årsjämförelse.

5.1.3 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

mkr	Tecken	Belopp
Resultat		**0**
Poster som skall undantas		0
Diskonteringsränta (endast bolag)	+	0

Merkostnader covid	+	0
Ersättning merkostnad covid (från Socialstyrelsen, HSN och kcfi)	-	0
Minskade intäkter covid (hälsosjukvård, tandvård samt trafik)	+	0
Statsbidrag biljettintäkter (endast TN)	-	0
Reavinster	-	0
Utredning resultatkrav		**0**

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har ett beslutat resultatkrav om 0 miljoner kronor och årets resultat avviker inte från kravet.

För SL Nya Tunnelbanan AB finns inget beslutat resultatkrav då bolaget är startat under år 2021 och resultatet uppgår till 0 miljoner kronor.

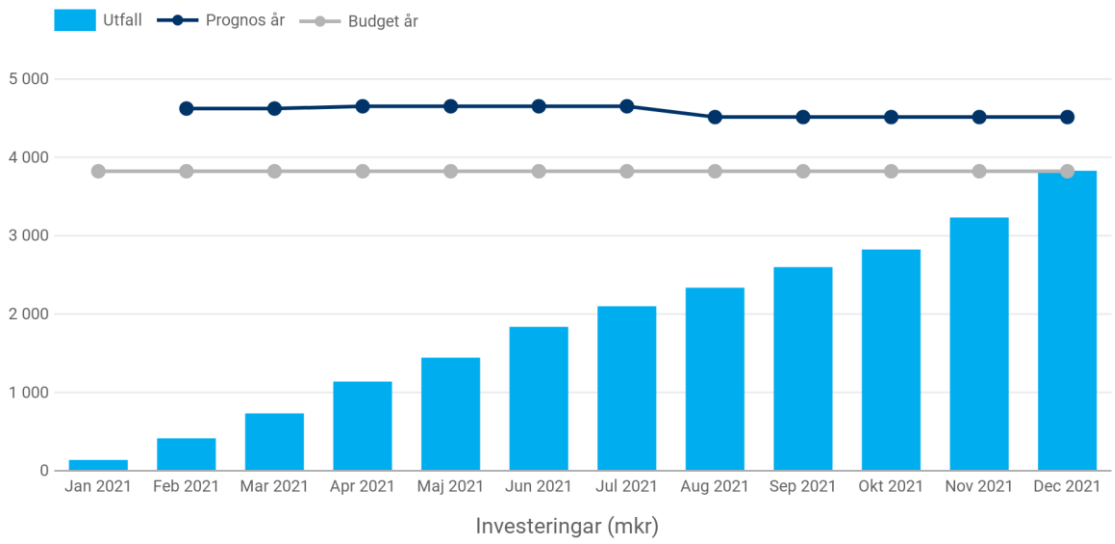
Bolagsdelen inom AB SL ingår i AB SLs resultatkrav. Bolagsdelen inom AB SL uppvisar ett negativt resultat om 3,7 miljoner kronor.

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Budget 2021	Budget 2022
Summa				

Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla verksamheten inom beslutade ramar. Under hösten 2019 har parterna tillsammans drivit ett arbete med att inventera förslag för att minska kostnader. Arbetet har huvudsakligen bedrivits i respektive delprojektstyrelse, som därefter sammanställts i styrgruppen och presenterats för Stockholmsförhandlingens styrelse. Slutsatserna från detta arbete är att inga besparingsåtgärder kan rekommenderas.

5.3 Investeringar



Aktiverat år 2021: 21,9 mkr

Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per december 2021 uppgår till 3 840 miljoner kronor, vilket är 1 753 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. Att utfallet är högre än föregående år beror på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i byggnadsfasen. Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om cirka 100 procent av budget. För investeringar lämnas ingen periodiserad budget.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med december 2021 uppgår till 11 083 miljoner kronor. I dessa ingår 6 678 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 4 405 miljoner kronor för entreprenader.

Efter att förvaltningen under hösten 2019 genomfört en kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna, tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby konstaterades att kostnadsbedömningen var drygt 9 miljarder kronor högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal genomförts mellan parterna för att komma fram till hur kostnadsökningarna kan hanteras. En överenskommelse har nåtts om hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad i och kring Stockholm ska finansieras. Överenskommelsen innebär att de tillkommande kostnaderna ska fördelas mellan parterna med 4 miljarder kronor för staten. Regionens andel ska vara cirka 3 miljarder kronor och kommunernas sammantagna andel ska vara cirka 2,3 miljarder kronor. Överenskommelsen har fastställts av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Regionfullmäktige fattade beslut om tilläggsavtalet den 8 juni. Förvaltningen har ett förankrat arbetssätt med stärkt uppföljning, styrning och återapportering till parterna.

5.3.1 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Genomförande						
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 774,7	1 680,3	-94,4	4 926,8	22 466,7	13 653,7
Tunnelbana till Arenastaden	513,2	534,4	21,2	1 698,3	5 951,2	4 214,1
Station Södra Hagalund	39,9	188,7	148,9	262,0	1 296,1	1 282,4
Tunnelbana till Barkarby	940,3	511,9	-428,5	2 135,7	5 405,9	3 248,9
Depå Nya tunnelbanan	517	828,0	311,0	1 145,1	4 309,6	4 530,0
Fordon	3,2	2,7	-0,5	13,2	2 637,9	2 388,8
Tunnelbana till Älvsjö	51,5	65,5	14,0	74,7	13 857,7	14 266,4
Investeringsobjekt 1						
Investeringsobjekt 2						
Avslutade						
Investeringsobjekt 1						
Investeringsobjekt 2						
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**3 839,8**	**3 811,5**	**-28,3**	**10 255,8**	**55 925,1**	**43 584,3**

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT:

Projekt tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka samt en avgrening via Gullmarsplan med anslutning till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Totalt ska projektet bygga 11,2 kilometer spårtunnel samt sju stationer; Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla, Nacka, Slakthusområdet och en ny stationsdel under den befintliga stationen vid Gullmarsplan. För att kunna bygga dessa nya tunnlar och stationer så ingår det i projektet att bygga åtta arbetstunnlar.

Projektering

Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna år 2015 och slutfördes under år 2018. Nästa fas, bygghandlings-projekteringen (som är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag), har pågått sedan år 2018. Bygghandlingsprojekteringen för projektets bergtunnlar avslutades under 2021, samtidigt pågick under 2021 bygghandlingsprojekteringen för BEST (bana, el, signal och tele), bygg och installationer.

Planläggning och prövning

Under 2019 erhöll projektet miljödom, detaljplan för Nacka och Stockholms stad samt

en lagakraftvunnen järnvägsplan för hela utbygganden. Med dessa tillstånd på plats så har mycket av fokuset för avtalsarbetet sedan dess varit att säkra markåtkomst för projektets arbetstunnlar och stationsuppgångar. Mycket fokus ligger också på att arbeta i enlighet med samt följa upp miljödomens villkor för exempelvis buller och inläckage av grundvatten i de tunnlar som projektet har börjat bygga.

Upphandling och byggande

Med detaljplaner för både Nacka och Stockholms stad, järnvägsplan samt miljödom med verkställighet så har projektet sedan 2019/2020 byggt arbetstunnlar på ett flertal platser (Järla östra, Värmdövägen, Skönviksvägen, Sockenplan, Sundstabacken, London-viadukten samt vid Hammarby Fabriksväg). Arbetstunnlarna vid Sundstabacken, Londonviadukten, Hammarby Fabriksväg, Skönviksvägen och Järla Östra är färdigställda. Arbetstunneln vid Värmdövägen är nu inne i sitt slutskede. Den befintliga arbetstunneln på Blasieholmen har frilagts och öppnats upp för att användas vid byggandet av tunnlarna från Kungsträdgården. För att inte tappa tid har projektet beslutat spränga ut delar av anslutande spår- och servicetunnlar vid de avslutade arbetstunnlarna.

Under 2021 har projektet börjat med de första huvudtunnelentreprenader. Kontrakt för entreprenaden vid Sofia, Kungsträdgården och Gullmarsplan och Sickla har tecknats under året. Under året har även upphandlingarna av huvudtunnelentreprenaderna vid Hammarby kanal, Järla och Slakthusområdet påbörjats. De planeras att slutföras under 2022.

Tre av projektets huvudtunnelupphandlingar har efter tilldelning överklagats. Det rör sig om kontrakten för Kungsträdgården, Nacka och Sofia. Begäran om överprövning av Sofia drogs tillbaka under våren och domstolen biföll inte överprövningen av Kungsträdgården före sommaren och Nacka under september. Kontrakt har nu tecknats för dessa entreprenader.

Under projekttiden har en hel del förberedande arbeten utförts. Inför huvudtunnelentreprenaderna har förberedande arbeten skett även under 2021 i form av exempelvis ledningsflyttar. I den befintliga stationen vid Gullmarsplan har projektet rivit, förstärkt och byggt om delar för att förbereda för den framtida anslutningen till de nya stationsdelarna som skall byggas. De förberedande arbetena vid Gullmarsplan slutfördes under 2021.

Under 2020 handlade projektet upp och startade upp en entreprenad för de åtta likriktarstationer som tunnelbaneutbyggnaden kräver, ett arbete som har fortsatt under 2021. De planerade utskicken av förfrågningsunderlag för de hissar och rulltrappor som ska rymmas i anläggningen har senarelagts till 2022. Analyser rörande upphandlingsstrategin för installationer och BEST har genomförts.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till december 2021 uppgår till 1 775 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 106 procent av årets budget på 1 680 miljoner kronor. Prognosen för helåret

uppgick vid delåret till 2 071 miljoner kronor. Prognosen avviker mot utfallet med 296 miljoner kronor. Avvikelsen beror på förändringar i tidplaner bland annat på grund av överprövade upphandlingar för tunnelentreprenader. Överklagande har bidragit till förseningar som i sin tur riskerar att förskjuta planerat datum för öppning av nya tunnelbanan.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2021 uppgår till 5 297 miljoner kronor. I dessa ingår 3 234 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 2 063 miljoner kronor för entreprenader.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram (se bilaga C).

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

I byggskedet är nu projektet indelat i tre delprojekt, delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST och det finns en stabsfunktion med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering

Bygghandlingsprojektering av berg- och anläggning är klar sen tidigare. När det gäller bygg- och installation är stor del av bygghandlingsprojekteringen också klar och granskningar av förfrågningsunderlag för bygg- och installation Södra Hagalund samt bygg- och installation Arenastaden har genomförts under året. Projektering av BEST samt Tele Styr har också pågått och under senare delen av året har granskning av förfrågningsunderlag BEST skett.

I takt med att projektet har gått in i produktionsskedet övergår mer och mer av projektörens uppdrag till att innefatta tekniskt stöd under byggskede.

Planläggning och prövning

Under året har sammanträden för lantmäteriförrättningar i både Solna och Stockholm genomförts för att projektet ska få tillträde till nödvändiga fastigheter. Flera förrättningar har dessutom vunnit lagakraft. Ingen har än så länge blivit överklagad.

Överenskommelse om fastighetsreglering avseende samtliga permanenta mark- och utrymmesbehov på Trafikverkets fastigheter har signerats under året och arbete med nyttjanderättsavtal, genomförandeavtal och fastighetsregleringar gentemot både Region Stockholm, Stockholm Stad och andra fastighetsägare har därefter pågått under 2021.

När det gäller omgivningspåverkan har det bland annat arbetats med att ta fram åtgärder för tillfällig vistelse via hyresmoduler och via ramavtal för hotellvistelse.

Exempelvis har flytt av Vårdcentral i Hagalund genomförts till tillfälliga moduler där vårdcentralens verksamhet kommer ske under tunnelbaneutbyggnaden. Arbete har även skett med upphandling av kontorshotell samt lägenhetshotell vilka tilldelats i slutet av året.

Exempel på störningsärenden som arbetats med under året gäller sådant som bland annat buller, pumpar och fläktar, samt anmälning om störningar gällande lastning nattetid där mätningar visat att projektet håller sig inom riktvärdena.

Arbete sker kontinuerligt med uppföljning av projektets miljödom och kontroller av grundvattennivåer har skett löpande under året.

Under 2021 har så kallad interim verification genomförts gällande Ceequal-arbetet och projekt Arenastaden fick betyget excellent med mycket höga poäng, där bland annat samarbetet mellan förvaltningen och projektören framhållits som en framgångsfaktor.

Upphandling och byggande

Under 2021 har produktion pågått i arbetstunnlarna Hagastaden och Hagalund.

För Hagastaden har tunneldrivning pågått under hela året med viss försening på grund av bland annat att entreprenaden under en period råkade ut för sämre bergkvalitet än förväntat, vilket innebär långsammare framdrift. Bergschaktsarbeten avslutades under sen höst varefter slutarbeten genomförts i slutet av året med slutbesiktning direkt i början av januari. Därefter tar den upphandlade entreprenören i entreprenad Hagastaden över.

I arbetstunnel Hagalund var fokus under första tertialet att slutföra rampen ner till arbetstunneln för att kunna spränga första tunnelsalvan vilket gjordes i april varefter tunneldrift har pågått under resten av året. Entreprenaden har förskjutits och beräknas vara färdig under första kvartalet 2022.

Entreprenaden Hagastaden som innefattar både berg- och anläggning samt bygg- och installation för station Hagastaden samt tunnlarna från Odenplan tilldelades till entreprenör i början av första tertialet. Därefter har förberedelser skett för fullt med planering, förberedelser, resurstillsättningar, inköp och så vidare under hösten. Bodetablering har skett i slutet av året och tunneldrivning beräknas påbörjas i inledningen av 2022.

Även entreprenaden Arenastaden – Södra Hagalund har varit på upphandling och den tilldelades i början av april. Det är en berg- och anläggningsentreprenad som handlats upp som en större gemensam entreprenad innefattande arbetstunnel Arenastaden, huvudtunnel samt stationerna Arenastaden och Södra Hagalund. Tilldelningen överklagades dock och förvaltningsrätten dömde i oktober till projektets nackdel. Då togs beslut om att dra tillbaka och göra om upphandlingen och ny tilldelning beräknas nu ske under våren 2022. För att inte förlora tid har projektet avropat entreprenör på ramavtal för vissa förberedande arbeten och förskärning av arbetstunneln.

För utökad vändmöjlighet i Åkeshov har vissa efterarbeten skett under året och första etappen för entreprenaden gällande utrymningsväg Odenplan har slutförts under året

och etapp 2 har påbörjats under hösten.

Under året har även arbeten skett med säkerhetstekniska installationer som behövs i de olika entreprenaderna. Leveranstider på material ökade märkbart under året varför det gemensamt i flera projekt säkerställt lagerutrymme för att kunna lagerhålla material där leveranstider bedömts osäkra.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari till december 2021 uppgår till 553 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 76 procent av årets budget på 534 miljoner kronor respektive 189 miljoner kronor. Av detta uppgår utfallet för station Södra Hagalund till 40 miljoner kronor. I budget för 2021 är station Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. Prognosen för helåret uppgick till 637 miljoner kronor. Prognosen avviker mot utfallet med 84 miljoner kronor. Avvikelsen beror på förskjutning av utgifter för arbetstunnel Hagalund samt överklagan av berg- och anläggningsentreprenaden Arenastaden – Södra Hagalund vilket förskjuter kostnader framåt i tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2021 uppgår till 2 135 miljoner kronor. I dessa ingår 1 438 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 697 miljoner kronor för entreprenader.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram (se bilaga C).

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering

Då den stora berg- och anläggningsentreprenaden är i full produktion har projektören under året bistått som tekniskt stöd under byggtiden. Viss projektering har dock pågått under året, som exempelvis kompletterande projektering för episyenitzonen och dess betonglining, projektering i form av ändrings-PM har gällande justeringar av rulltrappschakt, vissa schaktöverbyggnader, justerade laster, infästning för konst och kabelstegar. Det har även under året slutförts projektering till förfrågningsunderlag för en kortare betongtunnel som ska ansluta till arbetstunneln/servicetunneln i Veddesta

För bygg och installationsarbetena uppdaterades förfrågningsunderlaget efter att upphandlingen avbrutits och skickades ut på ny räkning under våren. För Bana och El 400 Volt har ett antal kompletterande förfrågningsunderlag tagits fram under

anbudsräkningstiden.

Systemhandlingen för Signal har godkänts och projekteringen av bygghandlingar samt förfrågningsunderlag för de olika signalentreprenaderna pågår under slutet av året. Projektet har även fått två beställningar från trafikförvaltningen avseende projektering och byggande av manöversystemet. Den ena beställningen avser befintlig analog reläbaserad teknik och omfattar dels transmission (kopparkabel) mellan Akalla och Västra skogen, och dels nödvändiga ombyggnader i trafikledningscentralen i Västra skogen (manöverlogik, manöverbord och indikeringspanel). Den andra beställningen avser vissa förberedelser för ett framtida teknikskifte till ett digitalt manöversystem.

Under året har även viss projektering pågått hos anlitade entreprenörer. För den stora bergtunnelentreprenaden har entreprenören projekterat konstruktionsritningar för betong. I den upphandlade rulltrappsentreprenaden har entreprenören färdigställt projektering av bygghandlingar under 2021.

Planläggning och prövning

Då detaljplaner är klara sedan tidigare har arbete under 2021 pågått med olika typer av beröringspunktsavtal, nyttjanderättsavtal och förrättningar med kommuner och fastighetsägare. Tre beröringspunktsavtal har tecknats med Järfälla Kommun. Ett avtal återstår. Under året har även arbete pågått med att erhålla startbesked kopplat till byggloven.

Arbete sker även kontinuerligt med uppföljning av miljödom och tillstånd. Exempelvis har det under året kommit klagomål på störningar nattetid vilket efter utredning visat sig inte komma från utbyggnaden av tunnelbanan. Uppföljning sker också löpande av grundvattennivåerna och infiltration har utförts exempelvis vid Mälarbanan, området kring kommande station Barkarby samt vid kommande Barkarbystadens station. En zinkutredning utfördes under året då riktvärden överskreds men bedömdes som tillfälligt och även utredning av PFAS (högflorerande ämnen) har utförts och levererats till berörda myndigheter då förhöjda PH-värden konstaterats i spillvatten i takt med tätare injektering under året.

När det gäller omgivningspåverkan blev det under året klart så att projektet kan erbjuda tillfällig vistelse i form av både paviljonger placerade på Barkarbyfältets nordvästra delar samt via hotell under perioder med störande arbeten.

Under året har diskussioner pågått med Herrestaskolan och Akalla grundskola där skolorna tackat nej till flytt till tillfälliga lokaler utan enklare åtgärder som utdelning av hörselkåpor har istället skett för att hantera eventuella kommande störningar från projektet.

Upphandling och byggande

Den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln har varit i full produktion under året. Tunnelproduktion har pågått från alla tre arbetstunnlar Robothöjden, Landningsbanan och Veddesta. Vid Veddesta kom arbetena under året in i en zon med episyenit vilket är mer poröst berg och har därför krävt extra

förstärknings- och tätningsåtgärder. Entreprenören kom igång med entreprenadarbetena sent vilket inneburit att de drivit bergarbeten hårt under året. Entreprenören har även varit sen med sin projektering av betongkonstruktionerna och stort fokus har legat på uppdatering av entreprenörens produktionstidplan då deltider i tidplanen är försenade och dialog har pågått kontinuerligt med entreprenören kring detta under året.

I samband med tunnelproduktionen finns en upphandlad entreprenad för bergkross med förmåga att ta emot berg dygnet runt och det kontraktet förlängdes under året fram till sommaren 2023. Under sommaren fick stora regnmängder högen med bergkross att skreda vilket gjorde att krossen fick stänga under en kort period.

Utbyggnaden av säkerhetstekniska system har skett kontinuerligt under året i takt med produktionen.

Bakom Akalla station har arbeten utförts under 2021. Där sattes skyddsväggar upp från till och med sommaren för att skydda stationen från påverkan från kommande tunnelarbeten.

Även arbeten i närliggande anläggningar har utförts för att skydda dessa när nya tunnelbanans arbeten kommer nära. Dessa arbeten utförs av anläggningsägarna.

Under våren 2021 skulle upphandlingen av den stora bygg- och installationsentreprenaden slutföras. Tyvärr uppfyllde enbart en anbudsgivare kraven, på grund av otydligheter i förfrågningsunderlaget, varför upphandlingen drogs tillbaka i mars. Efter att ha omarbetats kunde nytt förfrågningsunderlag skickas ut och tilldelning kunde slutligen ske i slutet av året så att entreprenaden kan komma igång under 2022. Enligt planeringen ska detta inte påverka projektets slutliga tidplan.

Under andra tertialet skickades även förfrågningsunderlag för entreprenaden gällande bana, el 400 V på upphandling och kunde även den tilldelas i slutet av året. Under slutet av året har även färdigställande av förfrågningsunderlag för signalentreprenader pågått dels inom projektet men det har även pågått arbete med förfrågningsunderlag för förvaltningsövergripande upphandlingar av strategiskt signalmaterial.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till december 2021 uppgår till 940 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 183 procent av årets budget på 512 miljoner kronor. Prognosen för helåret uppgick vid delåret till 1 088 miljoner kronor. Prognosen avviker mot utfallet med 148 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att vid prognosen som låg till grund för budgetunderlaget hade den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln inte påbörjats och entreprenörens tidplan skiljer sig något mot den uppskattning som gjordes vid budgetunderlaget. Vidare blev viss upparbetning förskjuten från 2020 till 2021. För den stora BIT-entreprenaden beräknas i dagsläget större förskottsbetalning under 2021 i enlighet med kontrakt till skillnad mot prognostiseringen vid budgetunderlaget som skedde innan upphandling. Vissa andra arbeten som vid budgetunderlaget beräknades vara klara har förskjutits in i 2021 vilket även innebär viss förskjutning av utgifter till

budgetåret.

Utfallet för 2021 är även högre än budgeterat på grund av att entreprenören i den stora Järfällaentreprenaden velat ta ut mer förskottsbetalning än tidigare under 2021 vilket de har rätt till enligt kontrakt.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2021 uppgår till 2 326 miljoner kronor. I dessa ingår 1 052 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 1 274 miljoner kronor för entreprenader.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram (se bilaga C).

DEPÅ OCH FORDON:

I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Inom ramen för budget 2022 beslutade fullmäktige om reviderat genomförandebeslut, FUT 2021-0930, som innebär omallokering av medel mellan investeringsobjekt Depå respektive Fordon. Efter att tidigare genomförandebeslut tagits har ny kunskap erhållits och fortsatt planering och utredningar har genomförts tillsammans med trafikförvaltningen. Arbetet visar att det finns ytterligare optimeringsmöjligheter samt att vissa frågor komplicerats. Samverkan har även tydliggjort att investeringsobjekten fordon och depå är nära sammankopplade varför en ny bedömning även gjorts avseende fördelning av medel. I budget 2022 omallokeras således 1 050 miljoner kronor från investeringsobjekt Fordon till investeringsobjekt Depå Nya Tunnelbanan.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Depå Nya tunnelbanan innebär en utbyggd depå i Högdalen. Projektet är uppdelat i delprojekten Berg- och anläggning, Hus samt BEST.

Projektering

För berg- och anläggning utfördes stor del av projekteringen under 2021. Under första tertialet 2021 levererades bygghandlingar för arbetstunnel och betongtunnel Kvicksund varpå löpande revideringar pågått under året. Granskning av handlingar för förfrågningsunderlag gällande anslutningsspår Farstagrenen har pågått under året tills utskick skedde i augusti. Under det tredje tertialet har arbete pågått med att ställa om projektörens organisation till att fokusera på tekniskt stöd under byggtiden.

För delprojekt BEST har arbete pågått med projektering i olika faser under året med bygghandling, systemhandling, förfrågningsunderlag och granskning i olika omfattning

beroende på respektive entreprenad. För den stora BEST-entreprenaden för utbyggd depå skedde granskning av systemhandling i början av året varefter ändrings-PM tagits fram gällande sent inkomna avsteg varefter förfrågningsunderlag tagits fram inför upphandling. Vidare har delprojekt BEST löpande utfört granskning av bygghandlingar för olika delar inom delprojekt HUS.

För delprojekt HUS har projekteringen pågått under hela året av totalentreprenören. Under året har bygghandlingar levererats för bland annat tvätthall, saneringshall, städ- och uppställningshall, sprinklertank, nätstationer samt att projektering pågått för ett antal förberedande arbeten som dagvattenmagasin, omläggning av tappvattenledning, tillfälliga västra väginfarten och avvattning av Högdalstippen.

Planläggning och prövning

Efter mycket arbete med järnvägsplanen fastställdes denna slutligen av Trafikverket i augusti. Den överklagades dock av en fastighetsägare och ligger vid utgången av 2021 hos regeringen för beslut. Trafikverket har i ett yttrande till regeringen under hösten meddelat att de anser att överklagandet bör avslås.

Arbete pågick under början av året för att få kvarvarande detaljplan antagen vilket också skedde i april vilket bland annat inneburit arbete med exploateringsavtal till stor del rörande hantering av dagvattenproblematik.

Arbete har också pågått kontinuerligt under året med aktuella avtal för nyttjanderätt samt genomförandeavtal som krävs för aktuella entreprenader. Ett flertal avtal har undertecknats under året.

Efter att miljödomen vann laga kraft i december 2020 har uppföljning av miljödomen pågått löpande under året, främst kopplat till grundvatten. Utbildningar kring miljödomen har pågått internt för projektdeltagarna och även utbildning med entreprenader har hållits.

Arbete har skett kring omgivningspåverkan med upphandling av tillfällig vistelse via hotell, lägenhetshotell eller paviljonger. Stort fokus har legat på Hökarängsskolan där utredning skett under året kring vilka störningar som kan påverka skolan under utbyggnaden av anslutningsspår Farstagrenen.

Under året har provtagning av massor skett för korrekt klassificering av jordmassor och det arbetet fortsätter. Vidare har mycket arbete skett med sulfidutredningen gällande om bergmassorna är försurade. Omfattande undersökning och provtagning har genomförts vilket resulterat i en övergripande klassificering av entreprenadbergets försurningspotential vilket presenterades i ett PM i juni. En volym- och kostnadskalkyl för särskild hantering av sulfidförande berg har tagits fram under året. Under stor del av året har planering skett för storskaligt laktest, för att förbättra prediktering av urlakningspotential för grövre krossmaterial under mer naturliga förhållande, jämfört med labbtester. Laktestet planeras att utföras under inledningen av 2022.

Redan under sommaren kunde projektet genom kontinuerlig provtagning identifiera sulfidhaltigt berg både i arbetstunnels förskärning och i grundläggningen för

byggnaderna i den befintliga depån. Detta är en avvikelse från framtaget PM. Ett intensivt arbete har pågått hela hösten för att få till kompletterande avtal för hantering av dessa massor. Det råder stor osäkerhet i branschen för hur detta ska hanteras. Det saknas bland annat en standardiserad provtagning och en gemensam syn på vilka halter som behöver så kallad särskildhantering. Förvaltningen har även under hösten påbörjat en ramavtalsupphandling för att hantera det sulfidhaltiga berget i de kommande entreprenaderna.

Upphandling och byggande

Under året har entreprenaden Östra Sponten slutförts och slutbesiktningen har påbörjats men tyvärr inte godkänts. Dialog angående åtgärder pågår med entreprenören. Även entreprenadens etablering kring Örbyleden med att förbereda etableringsyta avslutades inför kommande entreprenad arbetstunnel.

Tilldelning av entreprenad för arbetstunneln skedde i mars. Då ingen överklagan inkom under överprövningstiden kunde arbetet påbörjas under sommaren varefter tunnelproduktion pågått löpande under senare del av året.

Även entreprenaden med betongtunneln vid Kvicksundsvägen tilldelades under första tertialet. Upphandlingen överklagades av annan anbudsgivare, men efter att överklagan drogs tillbaka kunde kontrakt signeras med entreprenör under sommaren och arbete påbörjades under hösten.

Med anledning av förskjutningen som överklagan av betongtunneln innebar, beslutade förvaltningsledningen i april att senarelägga utskick av förfrågningsunderlaget för kommande entreprenad anslutningsspår Farstagrenen. Underlaget har genomlysts av projektet och projektören gavs därigenom tid att leverera kompletterande förfrågningsunderlag vilket skickades ut i slutet av sommaren och tilldelning beräknas till första tertialet 2022. Entreprenaden omfattar bland annat bygget av den bergtunnel och underjordiska uppställningshall som ska byggas inom ramen för Depå-projektet.

För BEST huvudentreprenad utbyggd Depå i Högdalen har året inneburit arbete med förfrågningsunderlag så att det kunde skickas ut i slutet av sommaren. Tilldelning planeras under början av 2022. För de förberedande BEST-entreprenaderna sker löpande planering för att kunna avropas via trafikförvaltningens underhållsavtal och året har även inneburit mycket intrångssamordning med trafikförvaltningen.

Då det finns en tilldelad totalentreprenör för byggnaderna inom depån har det under året pågått ett antal upphandlingar av underleverantörer inom ramen för totalentreprenaden. Exempelvis upphandling av fordonslyft, tågtvätt och installationsentreprenörer. Under året har grundläggningsarbeten pågått för tvätthall, saneringshall och sprinklertank. Vidare har arbete pågått med stomresning och grundläggning för nät- och likriktarstation. Även vissa förberedande arbeten samt ledningsarbeten inom depån har pågått under året.

Skedes- och produktionsplanering sker i nära samarbete med trafikförvaltningen med anledning av att depåverksamheten ska fortgå under hela utbyggnadsperioden. Detta i syfte att ha ett fortsatt robust och effektivt kollektivtrafiksystem.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till december 2021 uppgår till 517 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 62 procent av årets budget på 828 miljoner kronor. Prognosen för helåret uppgick vid delåret till 669 miljoner kronor. Avvikelse beror på att produktion av delprojekt HUS inte riktigt har kommit igång som prognostiserat samtidigt som entreprenören ligger efter med fakturering för det arbete som utförts under året. Det finns även förskjutning i vissa genomförandeavtal, samt överklagan av tilldelningen för betongtunneln vid Kvicksundsvägen vilket förskjuter kostnader framåt i tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2021 uppgår till 1 230 miljoner kronor. I dessa ingår 859 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 371 miljoner kronor för entreprenader.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram (se bilaga C).

FORDON

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Upphandling av nya fordon till nya tunnelbanan avses ske inom ramen för trafikförvaltningens C30-projekt.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Fordon för perioden januari till december 2021 uppgår till 3 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 100 procent av årets budget.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ:

Under 2020 etablerades det nya projektet för tunnelbana till Älvsjö. Projektet innebär under de första två åren ett planeringsskede med fokus att på en i tillämpliga instanser beslutad lokalisering. Arbetet under år 2020 inriktades, förutom på att etablera projektet och inleda samarbete med exempelvis Stockholms stad, mot följande fyra områden:

- Systemanalys gällande funktion i kollektivtrafiksystemet och resefterfrågan beräknad med prognosmodell,
- Tekniska förutsättningar och krav gällande exempelvis trafikering, depåkapacitet och typlösningar,
- Lokaliseringsutredning inklusive miljöbeskrivning, samråd, geo- och bergtekniska fältundersökningar och hållbarhetsaspekter,
- Förutsättningar för produktion gällande exempelvis metod för tunneldrivning, tidplan och översyn av kostnader enligt successivprincipen.

Arbetet beskrivs i en projektplan för planeringsskedet 2020 – 2021. Projektplanen godkändes av Region Stockholm, Stockholms stad och staten den 30 juni 2020.

Under 2021 färdigställdes en lokaliseringsutredning som godkändes av trafiknämnden den 14 december. Det innebär att förvaltningen nu arbetar vidare med en vald

lokalisering med stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Styrelsen för Sverigeförhandlingen godkände den 16 december förvaltningens underlag i den så kallade kontrollstation 1. Det är den första av tre kontrollstationer för projektet tunnelbana till Älvsjö i Sverigeförhandlingen. Vid kontrollstationerna godkänner Styrelsen om projektet kan drivas vidare utifrån förvaltningens analyser av ekonomi, tidplan och funktion. Förvaltningens bedömning är att projektet ryms inom kostnadsramen och tidplanen enligt Sverigeförhandlingen under förutsättning att ett antal åtgärder vidtas. Åtgärderna innebär att anläggningen dimensioneras enligt bedömd resefrågan och funktion. De viktigaste åtgärderna är att:

- stationerna blir anpassade efter cirka 70 meter långa tåg (jämfört med 140 för projekten i Stockholmsförhandlingen)
- tunnelanläggningen byggs med två enkelspårstunnlar utan servicetunnel (med utrymning i den parallella spårtunneln)
- stationerna byggs med en uppgång med möjlighet till flera entréer samt i huvudsak med hissar i stället för med rulltrappor
- tunnelbana till Älvsjö blir en egen linje utan trafikerad anslutning till röd linje

Projektering

Arbetet med projektering av den nya tunnelbanesträckningen har inledningsvis bestått i att skapa kunskap om förutsättningarna och att testa alternativa lösningar. Efter beslut om lokalisering den 14 december 2021 och Styrelsens beslut om kontrollstation 1 den 16 december kan projekteringsskedet starta. Det pågår ett arbete med att avropa organisationer för 7 stycken konsultorganisationer inom projektering, planläggning, tillstånd.

Planläggning och prövning

I november 2020 inleddes samrådsprocessen för projektet med att samråda med allmänheten. Projektet hade planerat och förberett för att hålla ”öppna hus” men med anledning av spridningen av covid-19 ställdes dessa in och samrådet blev helt digitalt. Under 2020 inleddes också dialog med myndigheter och organisationer. Exempelvis höll regionens projekt inom Sverigeförhandlingen gemensamt möte med länsstyrelsen.

Under 2021 har projektet genomfört samråd kring lokalisering. Samrådet har genomförts digitalt med hjälp av en samrådsportal och livesändningar via internet. Samrådsportalen har varit uppskattad och möjligheten att ställa frågor har använts av närboende och andra intresserade. Yttranden sammanställs i en samrådsredogörelse som sedan publiceras.

I november 2021 fick förvaltningen länsstyrelsens beslut om att projektet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken.

Upphandling

För att kunna genomföra lokaliseringsutredning och trafikanalyser avropades under år 2020 två utredningsorganisationer. Även ett antal mindre avrop av enstaka

konsultinsatser har gjorts under året.

Ett arbete med att avropa 7 stycken konsultorganisationer inom planläggning, tillstånd och projektering startades under hösten 2021 och kommer att slutföras i början av 2022. För att projektet ska kunna driva de kommande uppdragen på ett bra sätt behöver även den interna bemanningen kompletteras.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till december 2021 uppgår till cirka 52 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 79 procent av årets budget på 66 miljoner kronor.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram (se bilaga C).

Genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under våren året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten. I komplicerade infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen som ingår i tilläggsavtal 2021.

Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med 2 procent årligen enligt regionens riktlinjer. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk.

Se vidare under avsnitt 1.2 Bedömning av risker och möjligheter.

5.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investerings-utgift, mkr	Datum beslut nämnd/bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Investeringsobjekt 1				
Investeringsobjekt 2				
Depå Älvsjö	Inriktningsbeslut		Januari 2022	Första kvartalet 2022

5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3839,8	3811,5	-28,3	100
Ersättningsinvesteringar				
Totalt investeringar	**3 839,8**	**3 811,5**	**-28,3**	

5.4 Resultatdisposition

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har ett nollresultat.

SL Nya Tunnelbanan är bildat under året och har ett aktiekapital på 25 miljoner kronor. Bolaget uppvisar ett nollresultat.

Bolagsdelen inom ABSL uppvisar ett negativt resultat om 3,7 miljoner och disponeras i enlighet med det förslag som presenteras av trafikförvaltningen.

5.5 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	10 250	6 411	3 839
Omsättningstillgångar	1 211	1 479	-268
- varav kassa och bank	*888*	*1 313*	*-425*
SUMMA TILLGÅNGAR	**11 461**	**7 890**	**3 571**
Eget kapital	**-15**	**-7**	**-8**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**
Skulder	**11 476**	**7 897**	**3 579**
- varav långfristiga skulder	*10 062*	*6 324*	*3 738*
- varav kortfristiga skulder	*1 414*	*1 574*	*-159*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**11 461**	**7 890**	**3 571**

* mkr

Utgående balans för anläggningstillgångar har ökat på grund av nyinvesteringar om 3 840 miljoner kronor samt långfristiga fordringar på Trafikverket för investeringsbidrag om 21 miljoner kronor jämfört med föregående års utfall. Under året har en anläggning överförts till trafikförvaltningen om -22 miljoner kronor.

Omsättningstillgångarna exklusive kassa och bank har ökat med 110 miljoner kronor främst på grund av en ökning av ankomstregistrerade leverantörsfakturor och momsfordringar vilket är hänförligt till en ökad produktionstakt. Kassa och bank inkluderar inte SL Nya Tunnelbanan ABs koncernkonto om 76 miljoner kronor då denna post redovisas som koncernfordran.

Förändringen av eget kapital utgörs av årets resultat som består av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader samt vinster vid amorteringen av lån och mellanskillnaden mellan beslutat anslag och faktiska räntekostnader av koncerninterna

lån och hanteras inom AB SL.

Utgående balans för skulder har förändrats med 3 584 miljoner kronor vilket kan förklaras både bidrag från externa finansiärer och lån får Region Stockholm i enlighet med betalplanen.

5.6 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	**2021-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-57
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 840
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	3472
Årets kassaflöde	**-425**

En minskning om -62 miljoner kronor är hänförligt till den löpande verksamheten och en minskning om 3 840 miljoner kronor från investeringsverksamheten.

Förvaltningen har haft inbetalningar om totalt 3 476 miljoner kronor under året varav Stockholms stad inbetalt 462 miljoner kronor och Region Stockholm 1053 miljoner kronor i form av koncerninterna lån. Inbetalningar från staten via Trafikverket uppgår till 1 457 miljoner kronor samt inbetalningar från kommunerna motsvarar 504 miljoner kronor. Förvaltning har också lämnat 4 miljoner kronor avseende 2020 års resultat till koncernfinansiering.

Årets kassaflöde avser förändringen för kassa och bank i förvaltning för utbyggd tunnelbana och bolagsdelen inom AB SL. Förändringen av kassa och bank i SL Nya Tunnelbanan AB klassificeras som fordran på moderbolag och ingår i förändringen av kassaflödet från den löpande verksamheten med 67 miljoner kronor.

6 Digitalisering

6.1 Digitaliseringsinitiativ

Automatiserad diarieföring

För att undvika manuell hantering vid diarieföring av dokument som skapas i projekt och dokumenthanteringssystemet Webforum har en importmodul utvecklats till diariesystemet Edit. Importmodulen är generell och kan användas från valfritt dokumenthanteringssystem. Importmodulen förväntas vara driftsatt i början av 2022. På förvaltningen är det i första hand diarieföring av färdiga entreprenader som ska diarieföra. Därefter kommer även diarieföring av avslutade upphandlingar och styrande dokument automatiseras. Förväntad nytta är en högre kvalitet i diarieföring, avlastning av handläggare och registrator. I en växande förvaltning ger det minskat behov av administration.

Automatiserad granskning

Förvaltningen har under flera år arbetat med automatiserad granskning av leveranser för att kontrollera att leverantörer håller utlovad kvalitet på hela leveransen. Tidigare gjordes stickprov. Automatiseringen sparar flera dagars arbete även jämfört med när stickprov görs. På sikt ska leverantören själv göra kontrollen med samma verktyg vilket ger högre kvalitet i leveransen. Under året är det granskning av ”Ändrings PM” som automatiserats.

Hämtning av adresser från Lantmäteriet

För att göra utskick till berörda av tunnelbaneutbyggnaden behöver adresser hämtas från Lantmäteriet. Förvaltningen har utvecklat en webtjänst för att förenkla hämtningen av adresser. Denna tjänst kan användas av flera förvaltningar som till exempel trafikförvaltningen som har liknande behov. Utvecklingen säkerställer att adressinformation är uppdaterad och förenklat handhavande vilket ger ett minskat personberoende.

7 Pågående rättsprocesser (tvister)

8 Övrigt

9 Förväntad utveckling 2022

Framdrift

Förvaltningen är för projekten inom Stockholmsförhandlingen i ett byggskede och under 2022 planeras byggstart av ett ytterligare antal stora entreprenader. Större entreprenadupphandlingar under 2022 blir framför allt inom bygg, installation och BEST.

För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen planerar förvaltningen under 2022 att påbörja projektering, planläggning samt processen för ansökan om miljötillstånd. Utgångspunkten för anläggningen som ska projekteras är enligt det underlag som förvaltningen presenterade för Styrelsen i Sverigeförhandlingen vid beslutet om kontrollstation 1 den 16 december 2021.

Från 2022 har förvaltningen en ny avdelning Väst som ansvarar för genomförandet av tunnelbana till Älvsjö. Det är en avdelning med motsvarande ansvar som nuvarande avdelning Söder och Norr.

Förvaltningen kommer att fortsätta den inslagna vägen med en tydlig rapportering av tid, kostnad och risk internt och mot parterna. Kostnadsrisker som faller ut beroende på avvikelser från låst anläggning behöver hanteras partsgemensamt i styrelsen.

Tillkommande investeringar

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Förvaltningen arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafikanläggningar som inte ingår i Stockholmsförhandlingen, men som behöver omformas eller byggas ut för att kollektivtrafiksystemet ska fungera på ett bra sätt. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar i samråd med förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

Marknadsläge

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker exempelvis genom leverantörsdagar, nyhetsbrev och webbsida med svensk och engelsk information. På webbsidan finns förvaltningens upphandlingstidplan som uppdateras löpande med information om pågående och kommande upphandlingar.

Risker

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen för 2022 genomfört riskworkshops i projekt och på enheter. Varje projekt och enhet ansvarar för sitt eget riskregister. Enligt förvaltningens riskhanteringsrutin lyfts risker upp till ledningen som anses vara förvaltningsövergripande och dessa sammanställs i ett särskilt riskregister med tillhörande åtgärdsplaner. Förvaltningsledningen har med utgångspunkt i de olika riskregistren prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2022. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden.

En stor risk för hela entreprenadbranschen i Sverige är cementbrist. Den 6 juli 2021 avvisade Mark- och miljööverdomstolen Cementas ansökan om täkttillstånd vid Slite på Gotland. Domen bedöms få mycket stor påverkan på tillgången till cement för projekt inom Sverige. Förvaltningen har översiktligt analyserat detta och dragit slutsatsen att utbyggnaden av tunnelbanan påverkas på samma sätt som övriga branschen. Förvaltningen kommer att behöva samarbeta tätt med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna av ett stopp av cementleveranser från Slite. Under oktober fattade riksdagen beslut om förlängt tillstånd för Cementa att bryta kalk på Gotland, vilket är positivt för förvaltningens fortsatta arbete.

10 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2021 behandlas i trafiknämnden den 15 februari 2022.

Region Stockholm

FUT 2020-1290
RS 2021-0610

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll 2021, Årsuppföljning

År 2021

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 4

3 Intern kontroll 7
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 8
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 8
3.2.2 Analys och slutsatser 8
3.3 Information och kommunikation 9
3.4 Övervakning och uppföljning 9
3.4.1 Uppföljning 9
3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll 10
3.4.3 Hantering av brister och avvikelser 10

4 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2019-0866). Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens riktlinje för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.

Riktlinjerna anger att de risker som värderats mycket hög risk och hög risk ska tas med till internkontrollplanen. Att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker sett ur perspektiven ekonomi, säkerhet- och information, operativa risker samt efterlevnadsrisker.

Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. Från ledningens sida innebär detta att förvaltningen har och kommer fortsätta arbeta med och följa upp krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen arbetar med stärkt uppföljning, styrning och återapportering.

Identifiering och analys av risker genomförs i både projekt och per enhet där ett riskregister sammanställs och analyseras. Minst vid varje tertial ska dessa risker följas upp. Vid uppföljning kontrolleras om kontrollerna är utförda, vad de visade samt om åtgärden behöver ändras för att minimera att riskerna faller ut. Samtidigt kan nya risker identifieras och riskregistret kompletteras med åtgärder och ansvariga. Arbetet utförs oftast genom riskworkshops som risksamordnare på respektive projekt/enhet ansvarar för. Rapporteringen sker till avdelningschef som för upp väsentliga risker till förvaltningens ledningsgrupp. Månadsvis- och tertialvis rapporteras väsentliga risker vidare till trafiknämnd och till parterna.

För att säkerställa att förvaltningen har ett fungerande arbetssätt kring risker finns ett nätverk inom förvaltningen med representanter från de olika projekten och avdelningarna. Nätverket träffas inför varje uppföljningsperiod för att fånga upp frågor och vara ett stöd samt efter rapportering där vi ser över eventuella förbättringsområden.

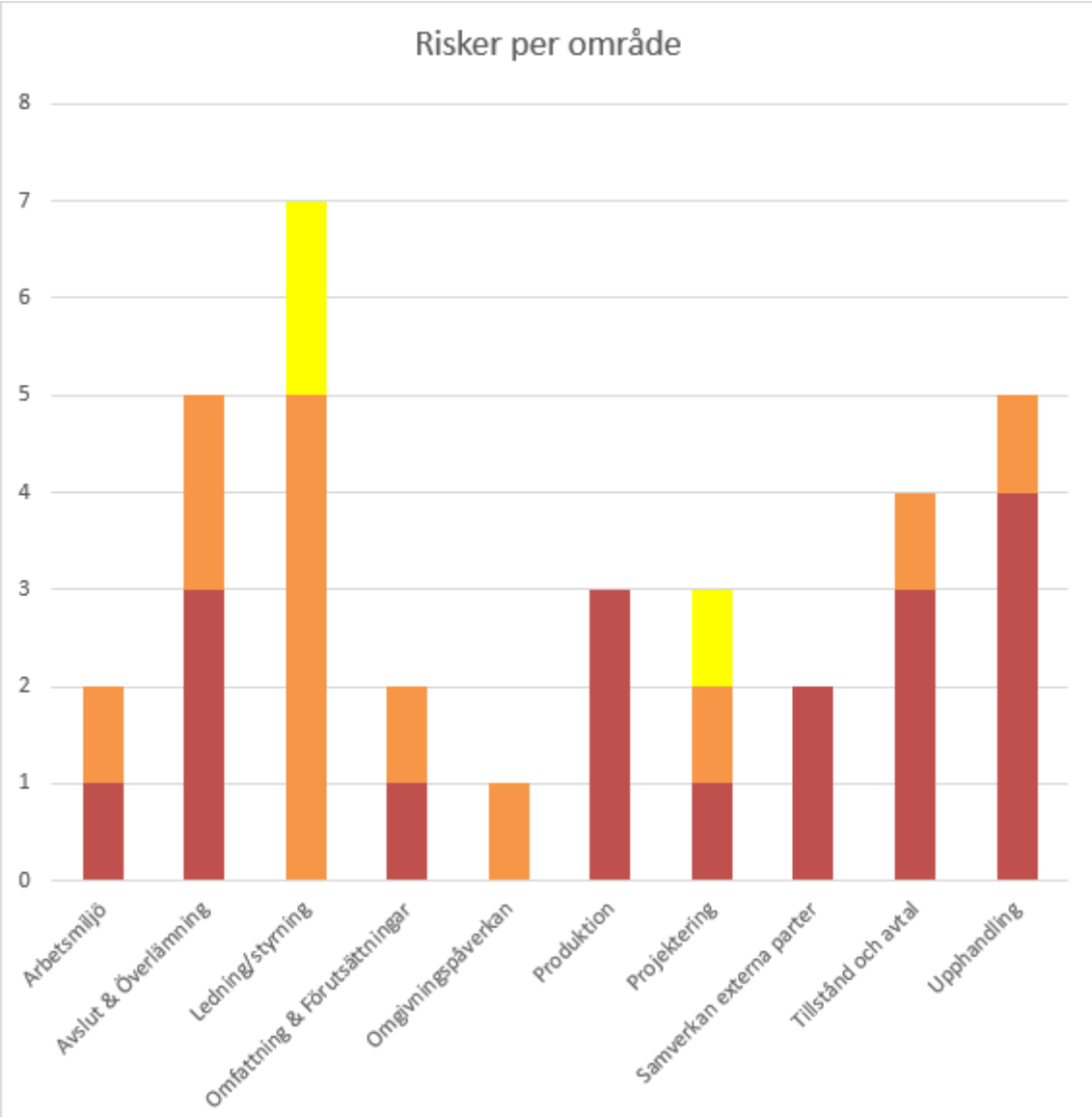
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2021. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden:

- Arbetsmiljö

- Avslut & överlämning
- Styrning/ledning
- Omfattning och förutsättningar
- Omgivningspåverkan
- Produktion
- Projektering
- Samverkan med externa parter
- Tillstånd och avtal
- Upphandling

Inför tertialrapportering per december har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts. Nedan visas en fördelning av risker per område.



Av 34 identifierade och prioriterade risker värderas 18 risker till mycket hög risk (röd) och 13 risker till hög risk (orange) samt 3 till medelhög risk (gul). Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet. Arbetet med att genomföra åtgärder och följa upp har visat att riskarbetet har gett resultat, därav har riskvärdet i vissa fall sänkts sedan tidigare rapportering.

Flest risker finns inom området Styrning/ledning, dock har de ett lägre riskvärde då förvaltningen gör bedömningen av en lägre sannolikhet eftersom ett stort arbete med att tydliggöra styrande dokument, roller och ansvar genomförts och fortsatte även under 2021. Förvaltningen har fastställt ett styr- och ledningssystem med utsedda processägare som säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs. Under 2021 har interna utbildningar för ledningssystemet genomförts för att påvisa vikten av efterlevnad av de styrande dokument som riktlinjer, processer och rutiner som finns. Ett nätverk är bildat som driver och förvaltar ledningssystemet. Interna revisioner har genomförts på särskilt utvalda styrande dokument.

Det är fortsatt många röda risker för området Upphandling. Det beror på att konsekvenserna vid ett utfall bedöms vara hög. Risker i upphandlingsprocessen, till exempel få eller inga anbud, påverkar tidplanen för utbyggnadens genomförande och medför också kostnader i form av förseningar. Upphandlingarna riskerar även att överprövas, vilket även det ger tids- och kostnadskonsekvenser. Tydliga åtgärder och kontroller med fördelat ansvar har tagits fram för att minimera att riskerna faller ut. Förvaltningens juridikenhet har bidragit till ökad kvalitetssäkring på bland annat förfrågningsunderlagen.

Även området Avslut & Överlämning har flera röda risker och även här har och fortsätter förvaltningen att hantera åtgärder och kontroller med fördelat ansvar. Många av åtgärderna löper på enligt plan men riskerna ligger med samma riskvärde då det fortfarande är styrande och stödjande dokument som ska implementeras. Tidplanen för avslut och överlämnande ligger framåt i tiden men det är viktigt att arbeta proaktivt tillsammans med trafikförvaltningen och externa parter innan den färdiga anläggningen överlämnas.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedriver verksamheten ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

Nämnden/bolaget har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje styrelse och nämnd har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/VD:s återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschef/VD ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som nämnderna och bolagen redovisar i andra rapporter.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

Praktiskt arbete med riskhantering sker i respektive projekt och riskarbetet är kopplat

till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

Statusrapportering gällande risker i projekten sker via projektchef till avdelningschef. För staberna sker rapportering via enhetschef till avdelningschef. Avdelningscheferna rapporterar vidare till förvaltningschef på uppföljningsmöten tertialvis.

En juridikenhet har inrättats och beslutsgrindar tillämpas för juridisk granskning. Det syftar till att förbättra kvalitetsgranskning av både formaliafel och andra brister, vilket kan leda till överprövande av upphandlingar.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

I samband med att regionfullmäktige fattade beslut om budget för 2020 fastställdes även en ny riktlinje för intern kontroll. Förvaltningens rutin riskhantering har uppdateras för att efterleva den nya riktlinjen för intern kontroll. Inga väsentliga förändringar under perioden har påtagligt förändrat förutsättningarna för att bedriva arbete med den interna kontrollen inom förvaltningen. Mestadels har dialog skett digitalt.

3.2.2 Analys och slutsatser

I förvaltningens internkontrollplan har 34 övergripande risker identifierats och som sammanställts i den interna kontrollplanen. De huvudsakliga riskområdena finns inom avslut och överlämning, ledning och styrning samt upphandling. Riskanalysen visar att riskerna kvarstår men med de åtgärder som genomförts har riskvärdet i några fall minskat.

Många av de risker som återfinns i internkontrollplanen och som i nuläget bedömts att effekten är osäker för planerade och/eller genomförda åtgärder, har i stort sett samtliga med att förvaltningen inte ensam kan råda i risken. Ett nära samarbete med bland annat trafikförvaltningen, som slutligen ska ta över och drifta tunnelbaneanläggningen, är avgörande för att kunna minimera och helst eliminera risken. Förvaltningen samverkar med trafikförvaltningen i till exempel beredningsgrupper och framtagande av gemensamma överenskommelser och gemensamma arbetssätt.

Regionledningskontorets anvisningar för uppföljningen avseende internkontroll är att fokus ska vara inom följande områden; 1) måluppfyllelse inom de ekonomiska förutsättningarna, 2) regelefterlevnad kopplat till upphandling, inköp och donationer, 3) verksamhetskritiska investeringar och 4) förmågan och förutsättningar att bedriva ett systematiskt arbete inom informationssäkerhet och dataskydd (enligt dataskyddsförordningen). Riskbedömningen ska även ta hänsyn till om och i så fall hur covid-19 påverkar riskbilden för kommande perioder under 2021 och om det krävs särskilda åtgärder för att hantera denna riskbild.

Förvaltningen beskriver i avsnitt 2.2 inom vilka områden som riskerna indelas. Varje risk är även indelad i övergripande riskkategori vilket kan motsvara de nya anvisningarna.

Tabellen nedan visar fördelning per övergripande riskkategori.

Riskområde	Röd	Orange	gul	Summa
Arbetsmiljö	1	1		2
Avslut & Överlämning	3	2		5
Ledning/styrning		5	2	7
Omfattning & Förutsättningar	1	1		2
Omgivningspåverkan		1		1
Produktion	3			3
Projektering	1	1	1	3
Samverkan externa parter	2			2
Tillstånd och avtal	3	1		4
Upphandling	4	1		5
Totalsumma	**18**	**13**	**3**	**34**

3.3 Information och kommunikation

Förvaltningen kommunicerar den interna kontrollen till interna intressenter via styr- och ledningssystemet som är visualiserat på intranätet. Här återfinns information om intern kontroll samt länk till internkontrollplanen. Vidare har förvaltningen ett risknätverk med representanter från verksamhetens olika avdelningar. Här deltar även de som arbetar med intern revisioner på förvaltningen. På risknätverket lyfts frågor om vad och varför en intern kontroll ska göras, kvalitetssäkring avseende riskbedömning/värderingar och andra frågor kring metod och resultat.

Förutom den tertialvisa rapporteringen redovisas även risker till den partsammansatta styrelsen och via projekten till delprojektstyrelsen.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Uppföljning

Förvaltningens olika enheter och projekt följer upp risker och dokumenterar i egna riskregister. De risker som inte kan hanteras enskilt av ett projekt eller en enhet lyfts till ett förvaltningsövergripande riskregister som hanteras av förvaltningens ledningsgrupp. Utifrån dessa olika riskregister lyfts även vissa risker som förvaltningen anser vara av stor vikt att kommunicera till trafiknämnden till en internkontrollplan enligt riktlinjer från regionledningskontoret.

Vidare kommuniceras väsentliga risker till de parter som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan.

Inom förvaltningen finns ett nätverk med representanter från alla avdelningar. Utvärdering av arbetssätt och återkoppling sker kontinuerligt.

3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

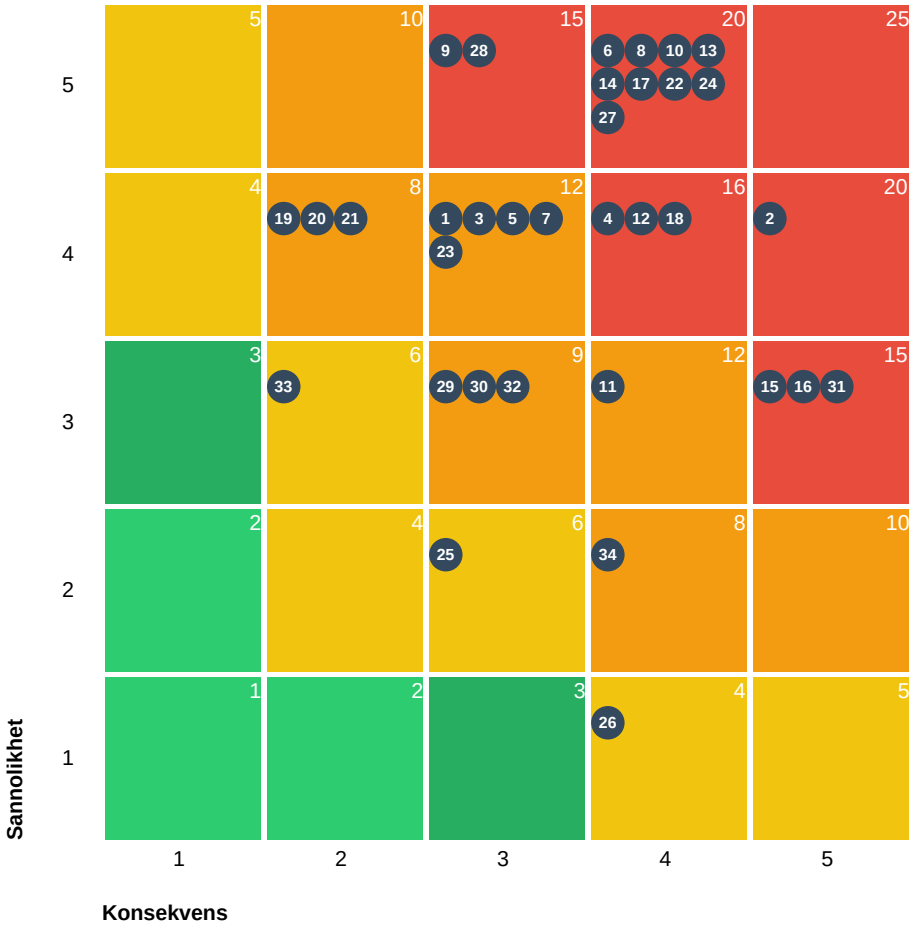
Förvaltningen följer Region Stockholms riktlinje för intern kontroll via arbetet med den interna kontrollplanen samt via framtagen riskhanteringsprocess.

De styrande dokumenten är för förvaltningen ordnade i ett styr- och ledningssystem. Förvaltningen utför inom ramen för bildat nätverk för styr- och ledningssystem en revision årligen på utvalda styrande dokument. Resultat av det rapporteras till verksamhetsberättelsen.

3.4.3 Hantering av brister och avvikelser

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att utveckla den interna kontrollen, via den interna riskhanteringsprocessen, men också via synpunkter från externa revisioner.

4 Sammanställning av risker



18 Mycket hög risk 13 Hög risk 3 Medelhög risk | Totalt: 34

Mycket hög risk	
Hög risk	
Medelhög risk	
Låg risk	
Mycket låg risk	

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem		1	50147	→	Bristande kravuppfyllnad	**Riskägare** Niklas Bergman
		2	50148	→	Livstidsförlängning Grönt signalsystem	**Riskägare** Niklas Bergman
		3	50149	→	Otillräcklig tillgång till strategiskt material och tjänster från TF	**Riskägare** Niklas Bergman
		4	50150	→	Medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana saknas	**Riskägare** Niklas Bergman
		5	50152	→	Resursbrist och avsaknad av olika beslut på TF	**Riskägare** Niklas Bergman
		6	50169	→	Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte	**Riskägare** Niklas Bergman
		7	50173	↘	Försening i tilldelning	**Riskägare** Niklas Bergman
		8	50175	→	Försenad markåtkomst	**Riskägare** Niklas Bergman
		9	50176	→	Produktionsstörningar	**Riskägare** Niklas Bergman
		10	50177	→	Otydlighet avseende genomförande provning	**Riskägare** Niklas Bergman
		11	50178	→	Otydlighet avseende genomförande överlämning	**Riskägare** Niklas Bergman
		12	50179	→	Få eller inga anbud	**Riskägare** Niklas Bergman
		13	50180	→	Överklagade upphandlingar	**Riskägare** Niklas Bergman
		14	50181	→	Tillgänglig produktionstid BIB är inte tillräckligt.	**Riskägare** Niklas Bergman
		15	50182	→	Fel i FU avseende kvalificeringskrav och	**Riskägare** Niklas

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk					Riskägare
						otydlighet i utvärderingsmodell	Bergman
		16		50183	→	Tids- och resursbrist i upphandlingsprocessen	**Riskägare** Niklas Bergman
		17		50187	→	Generalkonsulten hinner inte få fram de handlingar de planerat och kvaliten är bristfällig	**Riskägare** Niklas Bergman
		18		50188	→	Avtal efterlevs inte	**Riskägare** Niklas Bergman
		19		50190	→	Entreprenör informerar inte om störande arbeten i tid	**Riskägare** Niklas Bergman
Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare		20		50145	→	Svagt ledarskap	**Riskägare** Niklas Bergman
		21		50146	→	Svagt medarbetarskap	**Riskägare** Niklas Bergman
Region Stockholms miljöpåverkan ska minska		22		50158	→	Entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt	**Riskägare** Niklas Bergman
		23		50166	→	Villkoren från miljödomarna kan inte efterlevas	**Riskägare** Niklas Bergman
		24		50186	→	Hanteringen av sulfidförande berg	**Riskägare** Niklas Bergman
Hållbar investeringsutveckling		25		50185	↘	Förskott och innehållna medel hanteras felaktigt	**Riskägare** Niklas Bergman
		26		50189	↘	Kalkyl för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram, kontrollstation 1	**Riskägare** Niklas Bergman
		27		50191	→	Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag	**Riskägare** Niklas Bergman
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		28		14299	→	Allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud	**Riskägare** Niklas Bergman
		29		50155	→	Otillräcklig klassning av informationstillgångar	**Riskägare** Niklas Bergman
		30		50162	→	Bristande	**Riskägare**

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
					arbetsförhållanden för utländsk arbetskraft	Niklas Bergman
Kärnverksamheten ska prioriteras		31	50159	→	Bristande implementering av nya/förändrande krav från myndigheter eller i lag och förordning	**Riskägare** Niklas Bergman
		32	50184	↘	Styrande dokument följs inte	**Riskägare** Niklas Bergman
		33	50192	↘	Bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen	**Riskägare** Niklas Bergman
		34	50193	→	Bristande följsamhet mot uppförandekoden	**Riskägare** Niklas Bergman

Bilaga H1

Uppgift om externa pensionspremier år 2021

Blanketten gäller inte för bolag, endast nämnder ska göra inrapporteringen.

Med externa pensionspremier avses utbetalningar som inte administreras av KPA Pension eller Skandia Liv.

I förekommande fall ska särskild lönskatt om 24,26 procent på summan av betalda premier bokas som skuld mot Koncernfinansiering.

Underlag för beräkning av särskild löneskatt från pensionsadministratör ska bifogas.

Nämnd	**Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana**	Period 2021-12-31

[x] Inga direktutbetalningar av pensioner/premier för pensionsförsäkringar finns

[ ] Pensionspremier har betalats under året enligt följande:

Pensionsadminstratör	**Totala premier**

Summa pensionspremier	**0**
Särskild löneskatt	**0**

Uppgiftslämnare Pia Parkå

Blanketten skickas med E-post till Ekonomi och finans, Koncernredovisning enligt tidplan
E-postadress: sllekonomirapport.lsf@sll.se

Blankett B3, Interna fordringar och skulder, avseende löneskatt skickas samtidigt till Koncernfinansiering, motpart 2930, enligt tidplan

Sammanställning kostnader Covid-19/Coronavirus 2021

Enhet	Förvaltning för utbyggd tunnelbana	**Rapporteringsmånad**	december
Kontaktperson	Pia Parkå		
Mejladress	pia.parka@sll.se		
Mobilnummer	072-4673842		

Läses in från flikar:	***Ack. utfall totalt i tkr***	***Prognos totalt i tkr***	***Kommentar***
1a. Personalkostnader	0	0	
1b. Provtagning personal	0	0	
2a. Smittskydd	0	0	
2b. Sjukvårdsrådgivning	0	0	
2c. Informationsinsatser	0	0	
3a. Skyddsutrustning	0	0	
3b. Provtagningsmaterial	0	0	
4a. Läkemedel	0	0	
4b. Transporter	0	0	
5. Övriga kostnader	0	0	
6. Invest. Medicinsk teknisk utrustning	172	692	
7a. Förlorade intäkter	0	0	
7b. Tillkommande intäkter	0	0	

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad Invest. Med. tek. utrustning	Ack belopp (tkr) Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Prognos (tkr) Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	**0**	**172**	**172**	**500**	**192**	**692**
Förvaltning för utbyggd tunnelbana		Ack december	Förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer).		172	172		192	192
Förvaltning för utbyggd tunnelbana		Ack december	Retroaktiva Covidkostnader primärt för covidtester i entreprenad Järfällatunneln i from av ÄTA som diskuteras på ombudsnivå			0	500		500
Förvaltning fö	Invest. Medicinsk teknisk utrı	Ack december				0			0

Regionledningskontoret
Strategiskt inköp

BILAGA
INKÖP OCH UPPHANDLING

Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2021

Frågeformuläret syftar till att följa upp hur nämnder och bolag arbetat med inköp och upphandling utifrån Region Stockholms styrdokument och beslut inom inköpsområdet.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Nämnd/bolag	Kontaktperson	E-postadress
Förvaltning för utbyggnad av tunnelbana	Iveta Sandström	Iveta.sandstrom@regionstockholm.se

1. Upphandlingar 2021

Ange antalet slutförda upphandlingar som aktuellt bolag/nämnd har genomfört under 2021. Ange även det totala upphandlingsvärdet. Med upphandlingar avses upphandlingar som genomförts enligt LOU/LOV/LUF/LUFS/LUK och slutförts under 2021 och där avtal tecknats innevarande år.

Särskilj **lokala upphandlingar** (upphandlingar som genomförts för den egna nämnden/bolaget), **lokalt samordnade upphandlingar** (upphandlingar som genomförts efter beslut av två eller flera nämnder/bolag) och **centralt samordnade upphandlingar** (som genomförts på uppdrag av regionfullmäktige för flera eller samtliga nämnder och bolag).

Särskilj annonserade upphandlingar från direktupphandlingar. Redovisa direktupphandlingar överstigande 100 000 kronor. Avrop, beställningar och förnyade konkurrensutsättningar ska inte rapporteras.

Upphandlingsvärdet beräknas som det totala belopp som ska betalas enligt de avtal som ingår i upphandlingen. Vid beräkningen ska options- och förlängningsklausuler beaktas som om de har utnyttjats. För LOV beräknas upphandlingsvärdet för en fyraårsperiod, om det inte finns särskilda skäl för att beräkna upphandlingsvärdet för en kortare tid. Belopp anges exklusive moms.

1.1 Slutförda upphandlingar över direktupphandlingsgränsen[1]

Upphandlingar över direktupphandlingsgränsen 2021		
Upphandling	*Antal upphandlingar*	*Upphandlingsvärde (Mkr)*
Lokal upphandling	**9**	**4 923**
Lokalt samordnad upphandling	-	-
Centralt samordnad upphandling	-	-

1.2 Slutförda direktupphandlingar

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde 2021 över 100 000 kr		
Upphandling	*Antal direktupphandlingar*	*Upphandlingsvärde (Mkr)*
Under gällande direktupphandlingsgräns	**6**	**1, 957**
Över gällande direktupphandlingsgräns (med synnerliga skäl)	**1**	**1,184**

1.3 Arbete för att motverka direktupphandlingar

Beskriv hur ni arbetar för att motverka direktupphandlingar.

Svar: Förvaltningen har styrande dokument som kompletterar regionens policy och riktlinjer för inköp. För att minska behov av direktupphandlingar upphandlar FUT egna ramavtal vid behov samt ansluter sig och använder Trafikförvaltningens, Regionens och Adda ramavtal. Utbildning hålls kontinuerligt samt att upphandlingsenheten är ett stöd till hela organisationen.

[1] För aktuella direktupphandlingsgränser se https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/troskelvarden-och-direktupphandlingsgranser/

1.4 Upphandling av eller till samhällsviktig verksamhet

Hur har nämnden/bolaget arbetat med att identifiera upphandlingar av eller till samhällsviktig verksamhet?

Med samhällsviktig verksamhet avses sådan verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. Mer information finns på www.msb.se .

Svar: Nej

2. Hållbarhet

Har nämnden/bolaget genomfört upphandlingar under 2021 där hållbarhet inte har beaktats?

Svar: Nej

3. Konkurrens vid upphandlingar

Finns det områden/branscher där ni upplever bristande konkurrens?
Svar: Ja

4. Överprövningar

Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under 2021 samt hur många av dem som nämnden/bolaget har vunnit.

Antal överprövningar 2021	Antal vunna mål 2021
Totalt fem (5) överprövningar varav två (2) avslutades genom avskrivningsbeslut och tre (3) genom lagakraftvunna domar.	Två (2) av de lagakraftvunna domarna

5. Avtalsförvaltning och avtalsuppföljning

Frågorna avser nämndens/bolagets arbete med avtalsförvaltning och avtalsuppföljning av ingångna avtal där den egna nämnden/bolaget är

direkt avtalspart. Endast huvudavtal redovisas (dvs inte eventuellt tillkommande tilläggsavtal).

5.1 Antal förvaltade avtal

Redovisa antalet avtal som nämnden/bolaget förvaltar per den sista december 2021.

	Antal avtal 2021
Avtal enligt LOU/LOV/LUF/LUFS/LUK m.m.	**36**

5.2 Genomför nämnden/bolaget uppföljning av de ingångna avtalen?

Svar: Ja, delvis

5.3 Har nämnden/bolaget beslutade rutiner och processer för avtalsuppföljning?

Svar: Ja

5.4 Följer nämnden/bolaget upp effekten av de ingångna avtalen i relation till avtalens krav eller mål?

Svar: Ja, delvis

5.5 Dokumenterar nämnden/bolaget uppföljning och utvärdering av ingångna avtal på ett systematiskt sätt?

Svar: Ja

6. Organisation och bemanning

Redovisa hur många årsarbetare inkl. konsulter som arbetar med inköp och upphandling. Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har

arbetsuppgifter i inköpsprocessen, redovisas en uppskattning av andelen. Medarbetare som avropar från avtal (ute i verksamheten) räknas inte med.

Beställarverksamheter (TF och HSF) redovisar under 6.1, övriga nämnder och bolag redovisar under 6.2.

6.1 Antal årsarbetare som arbetar med beställarverksamhet (frågan besvaras endast av TF och HSF)

Svar: N/A

6.2 Antal årsarbetare som arbetar med inköp och upphandling

Roll	Antal årsarbetare 2021
Inköpare (avropare/beställare)	
Upphandlare	5
Inköpscontroller	0,5
Analytiker	-
Inköps-/upphandlingschef	1
Avtalsförvaltare	0,25
Systemförvaltare	-
Kategoriledare	-
Inköpsassistent	-
Övriga inköpsresurser	-

6.3 Kompetens och bemanning

Anser nämnden/bolaget att ni har tillräckliga resurser och kompetens för att genomföra inköp i enlighet med gällande lagstiftning och regionens styrande dokument?

Svar: Ja

7. Arbetssätt i inköpsprocessen

Redovisa gärna exempel på arbetssätt som kan spridas till andra nämnder och bolag i Region Stockholm.

7.1 Har nämnden/bolaget en utsedd inköpsansvarig person?

Svar: Till september 2021 hade FUT en avtalscontroller. Anställningsprocess pågår.

7.2 Har nämnden/bolaget upprättat en upphandlingsplan?

Svar: Ja

7.3 Har nämnden/bolaget under 2021 genomfört upphandlingar där ni t.ex. använt en ny metod, ett nytt affärsupplägg eller gjort en mer innovationsvänlig upphandling?

Svar: Nej

8. Implementering av kategoristyrt arbetssätt

Frågan besvaras endast av nämnder som fått ett utpekat kategoriansvar av regionfullmäktige (RS 2020-0054).

8.1 Har nämnden/förvaltningen beslutat om kategoriorganisation?
Exempelvis utsett kategoriansvarig, kategoriledare, kategoriteam och kategoriråd.

Svar: N/A

8.2 Vilka utmaningar har nämnden/förvaltningen stött på i sitt arbete med implementeringen av kategoriansvaret?

Svar: N/A

9. Lager av skyddsutrustning

Frågan besvaras endast av sjukvårdsproducerande nämnder och bolag och syftar till att följa upp regionfullmäktiges beslut i frågan i juni 2020.

9.1 Hur har nämnden/bolaget arbetat för att säkerställa tillgång till minst en veckas normalförbrukning av skyddsutrustning?

Svar: N/A

10. Övrigt

Är det något övrigt kring inköpsarbetet 2021 som nämnden/bolaget vill lyfta fram?

Svar: Nej

Bilaga C Investeringar

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Utfall 2021 jan-dec	Budget 2021	Avvikelse 2021	Avvikelse 2021 (%)	Upparbet-ningsgrad 2021 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
2. Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana															
Summa investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				**3 839,8**	**3 811,5**	**-28,3**	**-1%**	**101%**	**10 255,8**	**55 925,1**	**43 584,3**	**-12 341**	**-28%**	**24%**	
varav summa medfinansiering stat och kommuner inkl. återbetalning förskott				*2 424*	*3 718*	*1 294*	*35%*	*65%*	*7 641*	*46 197*	*32 801*	*-13 396*	*-41%*	*23%*	
2.1. Beslutade regionfullmäktige Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana															
Tunnelbana till Nacka och Söderort		Genomförande	Nyinvestering	1 774,7	1 680,3	-94,4	-6%	106%	4 926,8	22 466,7	13 653,7	-8 813,0	-65%	36%	2030
varav medfinansiering				*1 588,0*	*2 068,0*	*480,0*	*23%*	*77%*	*4 474,4*	*19 766,2*					
varav återbetalning av förskott från staten										*1 207,1*					
Tunnelbana till Arenastaden		Genomförande	Nyinvestering	513,2	534,4	21,2	4%	96%	1 698,3	5 951,2	4 214,1	-1 737,1	-41%	40%	2028
varav medfinansiering				*112,7*	*758,5*	*645,8*	*85%*	*15%*	*1 033,4*	*3 838,5*					
varav återbetalning av förskott från staten										*1 944,5*					
Station Södra Hagalund		Genomförande	Nyinvestering	39,9	188,7	148,9	79%	21%	262,0	1 296,1	1 282,4	-13,7	-1%	20%	2028
varav medfinansiering				*15,1*	*196,5*	*181,4*	*92%*	*8%*	*239,2*	*957,3*					
Tunnelbana till Barkarby		Genomförande	Nyinvestering	940,3	511,9	-428,5	-84%	184%	2 135,8	5 405,9	3 248,9	-2 157,0	-66%	66%	2026
varav medfinansiering				*667,1*	*652,3*	*-14,8*	*-2%*	*102%*	*1 826,7*	*4 517,4*					
varav återbetalning av förskott från staten										*590,6*					
Depå Nya tunnelbanan		Genomförande	Nyinvestering	517,0	828,0	311,0	38%	62%	1 145,0	4 309,7	4 530,0	220,3	5%	25%	2025
Fordon		-	Nyinvestering	3,2	2,7	-0,5	-17%	117%	13,2	2 637,9	2 388,8	-249,1	-10%	1%	2030
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö		Genomförande	Nyinvestering	51,5	65,5	14,0	21%	79%	74,7	13 857,7	14 266,4	408,7	3%	1%	2034
varav medfinansiering				*40,9*	*42,6*	*1,7*	*4%*	*96%*	*66,9*	*13 375,4*					

Region Stockholm

Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga E1

Nämnd/Bolag **Förvaltning för utbyggd tunnelbana** Period 2021-12-31

Belopp anges i kronor.

Legala Avsättningar

Avsättning avser [1]	IB 2020	Ianspråktaget under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Tidpunkt då avsättning helt eller delvis skall återföras (ange år)	Upplysning om betydelsefulla antaganden som gjorts rörande framtida händelser som påverkat värderingen	Förväntad gottgörelse som har redovisats som tillgång [2]	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
TOTALT	0	0	0	0	0			0	

[1] Specifikation av varje enskilt förekommande avsättning och en förklaring till varför den uppkommit. **Avsättningar för pensionsåtaganden inkluderas ej.**

[2] Om del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av tredje part, ska en gottgörelse redovisas bara när det är så gott som säkert att denna kommer att erhållas om förpliktelsen regleras. Gottgörelsen ska redovisas som en tillgång i balansräkningen. Det belopp som redovisas för gottgörelsen får inte överstiga avsättningen.

Informella Avsättningar (endast bolagen)

Specificera typ av avsättning:	IB 2020	Ianspråktaget under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
TOTALT	0	0	0	0	0	

Definitioner

Ansvarsförbindelser

Specificera typ av ansvarsförbindelse	Belopp	Kommentar om osäkerheter beträffande beloppet eller tidpunkten för utbetalningar	Möjlighet att eventuell gottgörelse erhålls (belopp)	Är ansvarsförbindelsen föremål för tvist (JA/NEJ)
TOTALT	0		0	

Skuld för avslutade tvister

Specificera skuld	Belopp
TOTALT	0

Definitioner

Legal avsättning (legal förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett kontrakt, lagstiftning eller annan laglig grund. (RKR Rek 9, BFNAR 2012:1

Informell avsättning (informell förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett företags handlande genom att företaget på grund av etablerad praxis, o
tillräckligt detaljerat, aktuellt uttalande har visat externa parter att företaget påtar sig vissa skyldigheter och därigenom har skapat en v
parter om att det kommer att fullgöra sina skyldigheter. (BFNAR 2012:1)

Informella avsättningar finns inte i landsting och kommuner, avser endast bolag. Redovisas som ansvarsförbindelse i landstinget - se pu

Ansvarsförbindelse
a) en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller flera osäkr
eller uteblir
b) en befintlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom någon av fö
• det är inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen,
• förpliktelsens storlek kan inte beräknas med tillräcklig tillförlitlighet,
eller
c) en händelse som - på grund av etablerad praxis, offentliggjorda riktlinjer eller tillräckligt utförligt och aktuellt uttalande - har skapat en
externa parter att kommunen eller landstinget kommer att vidta åtgärder vilket kan komma att kräva ett utflöde av resurser, men som
förpliktelse enligt denna rekommendation. (RKR Rek 9)

Skuld för avslutad tvist
Om en rättsprocess är avslutad (t ex ett mål som är förlorat i första instans) och inget överklagande är aktuellt, är det klart vilket belopp
även i de fall ett myndighetsbeslut inte överklagas.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0610
TN 2021-0038

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Verksamhetsberättelse

December 2021

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 6
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 11
1.3 Ledningens åtgärder 12

2 Styrning och ledning 15
2.1 Verksamhetsfakta 15
2.2 Styrning av nämnd/bolag 16
2.3 Långsiktiga strategiska planer 17
2.3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 17
2.4 Mål 17
2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer 18
2.4.2 Mål och indikatorer 19
2.5 Uppdrag 40
2.6 Intern kontroll 40
2.6.1 Arbetet med intern kontroll 40
2.6.2 Resultat och analys från riskbedömningen 41
2.6.3 Försäkran 42
2.6.4 Regelefterlevnad 43
2.7 Produktivitet 44

3 Verksamhet 47
3.1 Verksamhetsförändringar 47
3.1.1 Avtal och upphandlingar 47
3.2 Resande i kollektivtrafik 48
3.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv 51

4 Personal 52
4.1 Attraktiv arbetsgivare 53
4.2 Strategisk kompetensförsörjning 54
4.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete 55
4.4 Helårsarbeten 56
4.5 Sjukfrånvaro 57

5 Ekonomi 58
5.1 Resultat 58

5.1.1 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 61
5.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal..... 61
5.1.3 Konsultkostnader 61
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet 62
5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 62
5.3 Investeringar 63
5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt..... 63
5.3.2 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr 71
5.3.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr 76
5.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar 77
5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)..... 77
5.5 Resultatdisposition (tkr) 78
5.6 Balansräkning 80
5.7 Kassaflödesanalys..... 80

6 Digitalisering 81
6.1 Digitaliseringsinitiativ..... 81

7 Pågående rättsprocesser (tvister)..... 82

8 Förväntad utveckling 2022 83

9 Nämnd-/styrelsebehandling 85

10 Bilagor 85

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

Under 2021 har trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser har allokerats för att fokusera på att trafiken ska rulla och kärnverksamheten ska fungera. Turtätheten för bussar, tåg och sjötrafik har under året behållits och i vissa delar även utökats, trots minskat resande. Fokus har varit på att genom insatser och tydlig kommunikation minska smittspridning och trängsel, och att hålla avstånd i kollektivtrafiken. Fokus har också varit att säkra trafikavtal, investeringsverksamhet, driftspåverkande upphandlingar och genomförandeprojekt, samt kritisk kompetens inom de olika verksamhetsdelarna och utifrån ett helhetsperspektiv. Ett flertal aktiviteter och åtgärder har förberetts för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

Folkhälsomyndigheten och regeringen har i olika omgångar uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen behöver och ålagt trafikförvaltningar och trafikbolag att minska risken för trängsel genom att begränsa antalet resenärer ombord på tåg, bussar och fartyg. Antalet genomsnittligt påstigande i landtrafiken en vanlig vardag uppgick till 61,2 procent av 2019 års volym, och minskade från 1,9 miljoner påstigande år 2020 till 1,8 miljoner vid utgången av 2021. Före pandemin uppgick antalet påstigande en vanlig vardag till 3 miljoner. Som en följd av pandemin har biljettintäkterna minskat med 2,9 mdr kronor jämfört med 2019 och med 3,7 mdr kronor mot budget 2021.

Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och SL kunde äntligen välkomna alla ombord i kollektivtrafiken igen - utan villkor. Efter att ha varit uppe på 73 procent i november (i relation till normalåret 2019) vände resandet ned i december efter det att Folkhälsomyndigheten återinfört ett antal rekommendationer för att bromsa smittan från den nya Omikron-varianten, varav delar berörde kollektivtrafiken. Utifrån det har trafikförvaltningen anpassat kommunikationen till utgångspunkt i ”Res med omtanke” och samtidigt återgått till distansarbete för de kontorsanställda. De förändrade förutsättningarna för verksamheten förväntas påverka även 2022.

Trots utmanande förutsättningar har trafikförvaltningen fortsatt att leverera i enlighet med sitt kärnuppdrag att försörja regionen med kollektivtrafik. Det har körts mer trafik än någonsin, både till lands och till sjöss. Systemet har byggts ut, nya tåg har levererats, och nya terminaler har uppförts exempelvis i Handen och Tomteboda, samtidigt som rivningen av terminalen i Hornsberg inletts. Tvärbanan till Bromma har färdigställts och börjat trafikeras. Roslagsbanan har försetts med dubbelspår och en ny station i Arninge har invigts.

Inom ramen för trafikförvaltningens andra kärnuppdrag, att ta ansvar för systemet, har åtgärder genomförts både här och nu och med sikte längre fram i tiden. C20-vagnar har byggts om, Stridbäcksvalven har underhållits, beslut har tagits att digitalisera manöversystemet på den blå och röda tunnelbanelinjen. En ny avdelning för Teknik har bildats med specifikt ansvar för förvaltningens anläggningstillgångar såsom spår, fastigheter och fordon. Trafikförvaltningen ligger i slutfasen att färdigställa

Kollektivtrafikplan 2050 som kommer ge en vision och framtidsbild om hur kollektivtrafiken kan komma att se ut på lång sikt givet nuvarande prognos för Regionens befolkningsutveckling.

När det kommer till det tredje kärnuppdraget, att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, så har 2021 varit ett utmanande år, där förvaltningen tvingats uppmana resenärer att inte resa kollektivt om det inte behövs. Samtidigt har det arbetats intensivt med ett antal initiativ som innebär att förvaltningen står väl rustad att återta resenärerna när restriktionerna släpps. Det är samtidigt glädjande och en stor trygghet att ett fullt trafikutbud säkrats även för 2022.

Följaktligen har inte förutsättningarna funnits att kunna nå samtliga mål och uppdrag som tilldelats nämnden inför verksamhetsåret 2021, men arbetet med uppdragen i verksamhetsplanen har trots det framskridit bra under året. Av 11 fullmäktigeuppdrag och 6 nämnduppdrag har 11 avslutats och majoriteten av pågående uppdrag löper enligt plan.

Trafikförvaltningens huvudsakliga uppdrag att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar är viktigt och utmanande. I mätningen Upplevd Kvalitet (Nöjd kund), som kunde återupptas i november, ger resenärerna i SL-trafiken det högsta betyget (85) sedan mätningens start. Trafikförvaltningens uppdrag genomförs utifrån resenärens och regionens behov och utförs i en tid och omvärld i snabb förändring. Trafikförvaltningen måste möta de olika utmaningar som förändringarna medför med god kunskap, planeringsförmåga och effektiva arbetssätt. På så sätt skapas förutsättningar för att leda utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

Inför 2022 är osäkerheten fortfarande stor och trafikförvaltningen bedömer att en resenär av fem inte kommer att välja kollektivtrafiken, det vill säga att resandet 2022 är 20 procent lägre än 2019. Det skulle innebära 2,3 mdr kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört med tidigare beslutade budgetunderlag. Osäkerhet råder om förändrade resvanor och resandeutveckling även på längre sikt. Det kan påverkas av flera faktorer, dels ett ökat distansarbete som primärt påverkar rusningstrafiken, dels en utglesning av resandet över dygnets alla timmar, dels en lägre takt i länets befolkningsökning och nya vågor av pandemin.

Trots att intäkterna understiger kostnaderna planerar trafikförvaltningen att upprätthålla full trafik även under 2022. Det är prioriterat att så snart som möjligt välkomma resenärerna tillbaka och få upp resandet inom kollektivtrafiken. För att bidra till de högt uppsatta nationella och regionala klimatmålen måste kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen stärkas. Åtgärder för att locka tillbaka resenärer samt attrahera nya resenärer kommer att prövas såsom att anpassa trafikutbudet, nya flexibla biljettyper och ett utökat utbud av servicetjänster. Verksamhetsplanen för 2022 utgår från att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för intäktsbortfall kopplat till covid-19.

Fortsatt beskrivning av trafikförvaltningens verksamhet under 2021, uppdrag, mål, risker och verksamhetens viktiga händelser samt en utblick 2022 finns att läsa i denna verksamhetsberättelse.

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att planera, utveckla och handla upp kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov inom givna ekonomiska ramar. Resenärerna upplever att dagens kollektivtrafik är mycket attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under årets första månader drog pandemins tredje våg in över Stockholm. Ökande smittspridning och skärpta restriktioner innebar ett i det närmaste halverat resande under inledningen på året. I början av mars erbjöds personer över 80 år sin första dos vaccin. Sedan dess har vaccinationstakten löpt på i stort sett enligt den nationella planen. Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och SL kunde äntligen välkomna alla ombord i kollektivtrafiken igen - utan villkor. Efter att ha varit uppe på 73 procent i november (i relation till normalåret 2019) vände resandet ned i december efter det att Folkhälsomyndigheten återinfört ett antal rekommendationer för att bromsa smittan varav delar berörde kollektivtrafiken. I december månad var resandet 68 procent. Under året har biljettintäkterna visat en mer positiv utveckling än resandet (jämfört med 2019) tack vare flera åtgärder för minskat fusk och genom installation av skyddsglas i buss.

Under året har trafikförvaltningen kraftsamlat inom många områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts. De ekonomiska utmaningarna kommer kräva stora insatser för att återta intäkterna och anpassa verksamhetens kostnader.

Två parallella uppdrag inom ramen för trafikförvaltningens fokusområden 2021 – ”Kollektivtrafiken under restriktioner” och ”Kollektivtrafiken efter pandemin” – har verkat för att säkra en trygg och pålitlig trafik för de som behöver resa kollektivt. Uppdragen ska också säkra intäkter, och förbereda attraktiva erbjudanden under nya förutsättningar för tiden efter pandemin. Samtidigt har arbetet fortsatt med att effektivisera trafikförvaltningens beställarorganisation inom ramen för uppdraget -10 procent minskad administration. Viktigt är att förvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix bestående av såväl resurser inom definitionen kärnverksamhet som administration.

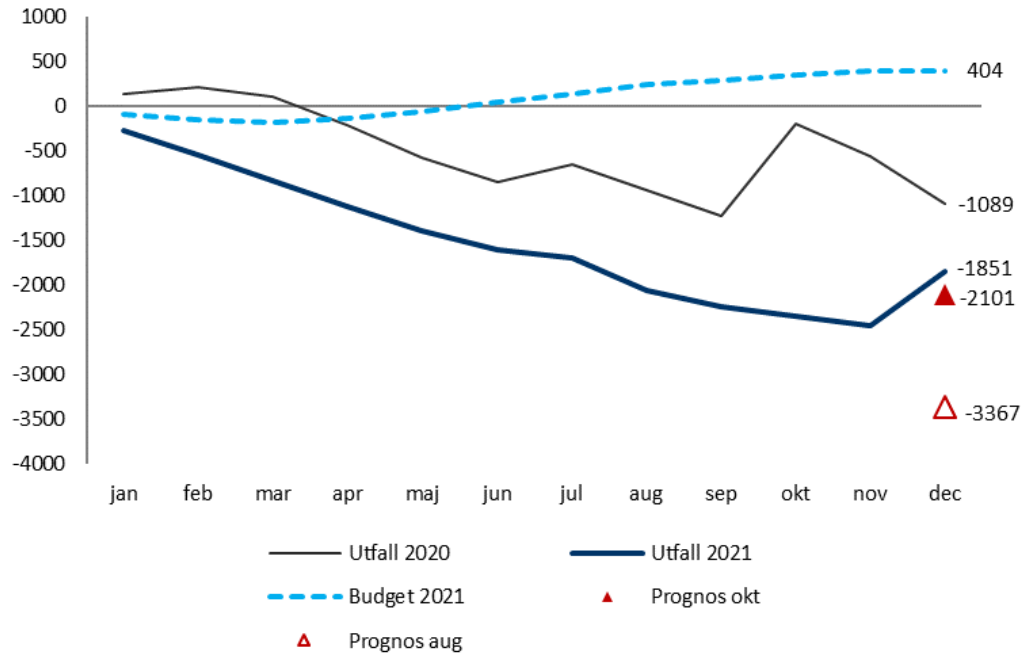
Ett fullt trafikutbud för att motverka eventuell trängsel, minimera smittspridning, och för att ha kunna stå beredda att återta resenärerna när restriktionerna hävs, har inneburit ett negativt ekonomiskt resultat. En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Den statliga kompensationen för uteblivna biljettintäkter uppgick till 1 318 mkr för Region Stockholm år 2021. Eftersom den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet beslutades i regionens budget att Region Stockholm skulle täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet

[1] Trafikförvaltningen (TF) och SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs (bolag 11). Vidare ansvarar FUT för rapporteringen av dotterbolaget SL – Nya tunnelbanan AB (bolag 12). Dessa bolag ingår således inte i TF:s rapportering.

med nivå på budgeterade intäkter 2021. Regionfullmäktige beslutade 15 juni att utfärda en kapitaltäckningsgaranti till AB SL för 2021 med ett maximalt belopp för 2021 om 2 mdr kronor. I oktober avropade AB SL från kapitaltäckningsgarantin och erhöll ett villkorat aktieägartillskott om 2 mdr kronor.

Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Årets resultat uppgick till -1 851 mkr och understiger periodens budget med 2 255 mkr. Biljettintäkterna minskade med 3 684 mkr jämfört med budget till följd av det lägre resandet. Kostnaderna för köpt trafik understeg budget med 71 mkr medan drift och underhåll understeg med 199 mkr. Kapitalkostnaderna understeg budget med 83 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än budgeterat.

Diagram: Resultat 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021.



Investeringsutfallet uppgår till 4 753 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 73 procent jämfört med helårsbudget 6 538 mkr.

Under 2021 minskade resandet med 39 procent jämfört med normalåret 2019 och antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag uppgår till 1 765 tusen, en minskning med 5 procent jämfört med samma period 2020.

För kollektivtrafiken på vatten har resandet ökat med 32 procent jämfört med samma period 2020. Ökningen beror på lättade restriktioner inför sommaren 2021 då fartygen kunnat öka de tillgängliga platserna från 60 procent till 75 procent. I jämförelse med 2019 minskade resandet med 29 procent.

Under året har, som beskrivits ovan, trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och

längre sikt. Stort fokus har varit att säkra trafikavtalen (se vidare kapitel 3.1.1 avtal och upphandlingar) samt pandemins påverkan på investeringsverksamheten.

I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under året:

- Arbetet med emottagande och ibruktagande av C30-tågen har fortsatt. Nu är 22 fordon levererade vilket gör det möjligt att köra 11 fullängdståg (Röda linjen). Efterhand som de nya C30-vagnarna tågen anpassats till Stockholms tunnelbana blir fler och fler uppkopplade funktioner klara att användas fullt ut.

- I juni stängdes Roslagsbanans Kårstagren av för att bland annat färdigställa dubbelspårsutbyggnaden mellan Stockholms östra och Vallentuna. När banan öppnade för trafik i oktober var det fortsatt avstängt mellan Lindholmen och Kårsta. I december blev även arbetena på den sträckan klara och tågen kör nu hela vägen till Kårsta.

- Under hösten fick Roslagsbanan även en helt ny station. Den 12 december invigdes Arninge, en ny knutpunkt för kollektivtrafiken i nordöstra regionen. Arninge blir Roslagsbanans 39:e station. Med en bussterminal, väderskyddad gångbro över E18, infartsparkering och cykelparkeringar blir den ett viktigt tillskott för det klimatsmarta resandet i Stockholm. Stationen är nu den självklara knutpunkten för nordostkommunerna.

- Tvärbanans utbyggnadsdel till Bromma flygplats togs i drift i maj och trafikeras med 15-minuterstrafik med linje 31. Hållplats Norra Ulvsunda är ombyggd med extra trafikspår och hållplatserna Bromma Blocks och Bromma flygplats öppnades.

- I april öppnade den nya bussterminalen i Handen. Terminalen är cirka 650 kvadratmeter stor, har plats för bortåt 300 resenärer via åtta avgångsgater, och möjliggör smidigare byten mellan färdsätten.

- I juni invigdes den nya bussdepån i Tomteboda, norra Europas största. Här ska ungefär 220 bussar förvaras, tvättas, parkeras och tankas – i generationer framåt.

- Inom ramen för trafikförvaltningens projekt för nya biljett- och betallösningar har de blå Accesskorten successivt börjat bytas ut mot nya gröna kort. Anledningen är att det gamla kortsystemet blivit för gammalt och att ett teknikskifte sker. Biljettsystemet, ett för förvaltningen strategiskt viktigt kärnsystem, är det första större initiativ inom vilket förvaltningens egna digitala förmåga etableras.

- I februari lanserades tjänsten res med betalkort och i september utökades tjänsten med rabatterade biljetter för pensionärer, studenter och ungdomar. Från och med april går det att med förlustgaranti köpa 30-dagarsbiljetten i SL-appen, och i oktober lanserades 90 dagars och 365 dagars biljetter. En ny biljettyp, en så kallad 10/30-biljett, har lanserats för resenärerna via en extern

part, Travis-appen.

- Nu är alla SL-resor med tåg, buss och spårvagn märkta med Bra Miljöval - den enda miljömärkningen för persontransporter. Licensen erhölls från Naturskyddsföreningen den 1 februari och tillåter förvaltningen att använda Bra Miljöval i kommunikationen framöver.

- I februari erhöll trafikförvaltningen också ett förnyat miljöcertifikat. Vart tredje år görs en omfattande extern miljörevision för omcertifiering av förvaltningens miljöledningssystem enligt ISO14001:2015. ISO-standarden ger förvaltningen ett ramverk för att jobba systematiskt med att styra, organisera och arbeta med miljöfrågor.

- Waxholmsbolagets nya schematiska karta publicerades på utvalda platser i skärgårdstrafiken kring midsommar. Den nya kartan gör det enklare att se vilka bryggor som angörs, se vilka bryggor som hör till vilka båtlinjer, följa en båtlinje, samt läsa kartan då texten blivit större.

- Transitionen av IT-driften från Evry till CGI har genomförts, och CGI har det totala ansvaret från och med juli 2021.

- För Buss är tilldelningsbeslut fattat i trafiknämnden i oktober för trafikavtal E36C Nacka/Värmdö och E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort. Båda avtalen tilldelas Nobina.

- Tvärbanan Kistagrenen fick förnyat genomförandebeslut med ny tidplan och ny budget beslutad i trafiknämnden i oktober.

- Trafikförvaltningen var värd för Nordiskt direktörsmöte för kollektivtrafik som hölls i Stockholm 24-25 oktober. Fokus under mötesdagarna låg på covid-effekterna på resande, olika åtgärder för att återfå förlorade resenärer och initiativ och tankar kring biljettsortiment.

- Biljettkontrollen har återgått till ordinarie arbetssätt och antalet kontroller ökar. Under 2021 uppgick antalet biljettkontroller till 2,7 miljoner och antalet tilläggsavgifter var omkring 44 000. Motsvarande siffror 2020 var 1,6 miljoner och omkring 32 000.

- Installation av skyddsglas på alla fordon i SL:s bussflotta blev klara under det första halvåret vilket medförde återgång till framdörrspåstigande. Åtgärden innebar minskad trängsel, minskat fuskåkande, ökad validering och ökad försäljning av enkelbiljetter. Efter Arbetsmiljöverkets förbud mot skyddsglas med anledning av reflektioner har alla skyddsglas monterats ned under oktober och november. Påstigning fortgick vid framdörrar under slutet av året med en valideringsgrad som var på motsvarande nivå som innan pandemin.

- Trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning ”Upplevd kvalitet”, som mäter nöjdheten bland resenärerna, återupptogs i november inom hela trafiken.

- Trafikförvaltningens projekt res med betalkort vann CIO Awards Årets Digitala projekt 2021. Juryns motivering: Årets digitala projekt tog sig an en stor uppgift och gav stora resultat. En framtidssatsning med hög komplexitet som ställt höga krav på såväl samverkan som teknikutveckling, och där leveransen direkt skapat konkret nytta för väldigt många. När användarna kallar upplevelsen ”ren magi”, då är den moderna tekniken som bäst.

- Interimsavtal 2.0 Buss (med anledning av utslagen ersättningsmodell i incitamentsavtal) har tecknats med trafikutövarna och förlängts till och med 31 januari 2022. Förhandlingar pågår med trafikutövarna avseende konsekvenser av återgång till ordinarie avtal med hänsyn till det förändrade resandet.

- Trafiknämnden beslutade i december att ge trafikförvaltningen uppdraget att inleda upphandling (E43) av trafik på de fyra spårvägarna (Nockebybanan, Tvärbanan, Lidingöbanan, Spårväg City) och Saltsjöbanan, vilket förväntas ge flera fördelar. Tilldelningsbeslut planeras ske sommaren 2023.

- Trafiknämnden har i december också fattat beslut om att förlänga det befintliga avtalet med MTR Tunnelbanan för driften av tunnelbanan. Förlängningen sker i väntan på den nya upphandlingen för tunnelbanans drift från år 2025 och framåt. Villkoren är oförändrade jämfört med grundavtalet. Upphandlingen av tunnelbaneverksamheten har förskjutits eftersom coronapandemin inneburit svårigheter för anbudsgivare att arbeta med sina anbud.

- Region Stockholms Trygghetskommissions slutrapport presenterades i december, med ett antal rekommendationer för trafikförvaltningens fortsatta trygghetsarbete.

- För tredje året i rad har Nyckeltalsinstitutet utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter. Under hösten fick trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022 som är en utmärkelse som innebär att organisationen erbjuder unika karriär- och utvecklingsmöjligheter för unga talanger.

Övriga händelser av betydelse för kollektivtrafiken:

- Smittspridningen i Region Stockholm är i osäkert läge inför 2022. Virusvarianten omikron har fått en omfattande spridning och visat sig mer smittsam än tidigare varianter. Det mest centrala nu är att fler i befolkningen vaccinerar sig.

- Konjunkturinstitutets uppdatering av konjunkturläget per december 2021 visar på att konjunkturförstärkningen i den svenska ekonomin bryts tillfälligt, men när smittvågen ebbat ut börjar ekonomin åter växa snabbare och under andra halvan av 2022 inleds en mild högkonjunktur.

- Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har i oktober tagit fram ett

”Program för omstart av kollektivtrafiken”, ett initiativ för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin. Branschen ska tillsammans ta fram en vision, nya mål och en programförklaring med branschåtgärder och politiska reformer som stärker och utvecklar kollektivtrafiken i Sverige så att målen kan nås.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar samt ett resultat i balans.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 vid denna årsuppföljning är följande:

• Risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

• Risk att trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås

• Risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

• Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade i förhållande till delårsuppföljningen, då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är dock förändrad för några av riskerna. För risken att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik har riskvärderingen sänkts då flertalet av de framtagna åtgärderna har genomförts. Dock kvarstår osäkerheter med anledning av covid-19. Vidare har riskvärderingen ökat för risken Förmår ej nå trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna högre riskvärdering beror till stor del på fortsatt oro för smitta, trängsel och att vaccinationer ännu inte är fullt genomförda.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Resultatet av arbetet med risker, kontroller och åtgärder presenteras mer detaljerat i bilagan plan för internkontroll.

För måluppfyllnad gällande årets resultat, se avsnitt 5.2 Åtgärdsprogram för resultat i balans.

1.3 Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer under året hanterat de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin. Upprätthållande av full trafik, säkring av driftspåverkande upphandlingar och avtal samt investeringar i genomförandefas har varit störst fokus. Förvaltningen har också fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2021). I bilaga till årsrapporten finns en sammanfattande beskrivning av uppdragen i VP 2021 för rapportering till regionfullmäktige respektive till trafiknämnden. Nedan beskrivs några av dessa uppdrag och aktiviteter samt andra viktiga åtgärder internt för att utveckla verksamheten.

1. *Kollektivtrafiken under restriktioner*. Aktiviteten har pågått under året och under tiden det funnits restriktioner. I uppdraget har ingått intäktsstärkande uppdrag som att dels säkra att skyddsglasen installerats, det vill säga visering via framdörrar på buss samt stärkt biljettkontroll, dels reklamintäkter i form av ersättning för hyresbortfall, och förhandlingar med reklamentreprenörer. Vidare har det ingått analys och åtgärder för att minska trängsel, och utifrån det optimera trafikutbud, och förlänga interimsavtal samt övriga trafikavtal under upphandling som påverkas av covid-19. Löpande under året har också aktiviteter pågått som förbereder verksamheten för nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid en bestående resenärsminskning efter pandemin.

2. *Kollektivtrafiken efter pandemin*. Aktiviteten har målsättningen att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan, för att på sikt locka tillbaka resenärerna och återta trafikförvaltningens intäkter. Uppdraget arbetar tvärfunktionellt som en katalysator, både med egna aktiviteter och tillsammans med pågående projekt och program för att maximera trafikförvaltningens möjligheter till snabb och hållbar återhämtning primärt under perioden 2021-2024. Uppdraget är indelat i fem deluppdrag:
a. *anpassat biljettsortiment* efter förändrade resemönster och behov
b. nya *servicetjänster*
c. åtgärder inom *reklamaffären* för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare
d. Utvecklade *mobilitetstjänster*
e. Åtgärder om förbättrad *kundupplevelse, försäljning* och *varumärkesvärde.*

Inom ramen för uppdraget ingår också att vidta åtgärder inom *trygghetsområdet* i och i anslutning till kollektivtrafiken (se TN uppdrag bilaga A2)

3. Trafikförvaltningen har under årets första månader skickat ut enkäter till alla medarbetare för att samla in *lärdomar av nya arbetssätt* som kan leda till kostnadssänkande åtgärder och nya arbetssätt som förbättrar både arbetsmiljön och medverkar till en effektivare förvaltning. En mer utförlig beskrivning av uppdraget redovisas i bilaga A1 uppdrag regionfullmäktige.

4. *Sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent*. Trafikförvaltningen arbetar med att se över samtliga kostnader för att inom ramen för uppdraget minska de administrativa kostnaderna. Kraven på verksamheten ökar och administration bildar

tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna varför det är svårt att peka ut vissa resurser. De administrativa kostnaderna utgör en delmängd av kostnaderna för beställarorganisationen. Många vakanser har hållits inne och ersättningsrekryteringar övervägs noggrant. Ett kompetensförsörjningsråd (fd bemanningsråd) har tillsatts för att gemensamt i ledningen hantera utmaningar inom kompetensförsörjning bland annat inom området konsultväxling.

5. *Processorienterat arbetssätt och processbaserad verksamhetsutveckling*. Aktiviteten syftar till att vidareutveckla det pågående arbetet med att effektivisera och skapa större samsyn kring arbetssätten inom organisationen. En uppdaterad huvudprocesskarta med sex huvudprocesser skapar en tydligare överblick över trafikförvaltningens arbetssätt och hur de kopplar an till varandra samt hur de bidrar till att trafikförvaltningens uppdrag i sin helhet kan uppfyllas. Områden med stort fokus är hur förvaltningen prioriterar utveckling av kollektivtrafiksystemet, hur bättre förutsättningar skapas för planeringsfasen i infrastrukturprojekt samt tillgångsförvaltning genom implementering av nytt arbetssätt för förvaltningsplaner.

6. *Digitalisering*. Aktiviteten syftar till att utveckla användandet av digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt utnyttjat kommer det att skapa såväl högre resenärsnöjdhet som bättre kontroll och effektivitet i den interna verksamheten. En digitaliseringsplan har tagits fram baserad på en revidering av en nyligen beslutad digitaliseringsstrategi och målbild. Se vidare kapitel sex Digitalisering.

7. *Investeringsstyrning*. Arbetet med att utveckla och förbättra investeringsstyrningen har fortsatt med oförminskad kraft. Bland annat har den nya åtgärdsvals- och investeringsriktlinjen implementerats i verksamheten med uppdaterade kalkylmallar och en successiv analysmetod, och utvecklad prioriteringsmodell för ett tydligare systemperspektiv. En omfattande utbildningsinsats med interna aktiviteter pågår. Flera andra aktiviteter pågår också som stärker investeringsstyrningen bland annat att etablera ett trafikförvaltningsgemensamt riskregister, utveckling av det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar samt utveckling av projektverktyg för styrning av projekt. Trafikförvaltningens investeringsråd har förtydligats vad gäller rådets funktion som förberedande inför beslut i trafiknämnden och som löpande kontrollant av utvecklingen inom investeringsverksamheten.

8. Organisering. 1 oktober delades trafikavdelningen upp i två avdelningar, Trafikavdelningen (TA) och Teknikavdelningen (TE). Syftet är att stärka trafikförvaltningens leveransförmåga i såväl upphandling och uppföljning av trafikavtalen som förvaltningen av befintliga anläggningar/fordon och utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Intern styrning och kontroll
Under året har internkontrollarbetet fortsatt att stärkas inom områdena konsultförsörjning, bokslutsprocess och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade effektmål.

Trafikförvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i ledningen och en första version av ett förvaltningsövergripande riskregister har presenterats. Ett viktigt

syfte med riskregistret är att fungera som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten. Arbetet kommer att fungera som underlag för framtagande av Plan för intern kontroll.

Internrevisionen har under året färdigställt en revision av programmet för Utbyggd Tunnelbana och Bytespunkter (UTB). De identifierade bristerna inom intern styrning och kontroll kan öka riskerna för ineffektiv integrering, mottagning och förvaltning av den nya anläggningen. Verksamheten har identifierat åtgärder för att hantera iakttagelserna i revisionsrapporten.

Internrevisionen har också färdigställt en revision av hanteringen av säkerhetsbrister i trafikförvaltningens anläggning. Verksamheten har identifierat åtgärder för att hantera iakttagelserna i revisionsrapporten.

Internrevisionen har även under perioden gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för verksamhetens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Målet för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Trafiknämnden har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss och dess infrastruktur. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Till stöd för trafiknämnden finns två beredningar samt ett utskott:

1. Tillgänglighets- och framkomlighetsberedningen bevakar frågor inom området tillgänglighet och framkomlighet
2. Sjötrafikberedningen bistår trafiknämnden genom att bereda ärenden till sjötrafikutskottet samt Trafiknämnden avseende kollektivtrafik till sjöss

Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter utan ersättare och har delegation från trafiknämnden att ansvara för frågor inom området sjötrafik, som inte berör andra av nämndens verksamhetsområden. Utskottet beslutar i nedanstående ärenden i den mån beslutanderätten ej genom särskilt beslut delegerats till annan:

1. Utredningar, trafikplikt och upphandlingar för sjötrafiken
2. I frågor rörande sjötrafikens löpande uppdrag
3. I den mån någon av frågorna i punkten 1 och 2 ovan har större budgetpåverkan eller berör andra av nämndens verksamhetsområden, föreslå trafiknämnden att fatta erforderligt beslut
4. I den mån fullmäktigebeslut krävs i någon av frågorna i punkten 1 eller 2 ovan, föreslå trafiknämnden föreslå fullmäktige att fatta erforderligt beslut

Inom trafikförvaltningen finns en ledningsgrupp som är rådgivande åt förvaltningschefen. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden.

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

Kollektivtrafik på vatten
Trafikförvaltningen och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar för upphandling av entreprenörer, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare innehas det långsiktiga

underhållsansvaret för egna fartyg. En viss del av pendelbåtstrafiken ligger organiserad i AB Storstockholms Lokaltrafik.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken. Regionfullmäktige har tagit beslut om att ledning och styrning av Region Stockholm ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att Region Stockholm har en samlad inriktning för verksamheten. Den gemensamma visionen är *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut.* Styrningen ska integreras i planering och uppföljning på alla nivåer i Region Stockholm och därmed också gälla för trafiknämnden och trafikförvaltningen.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar förvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

Beställarstyrning
All trafik och infrastrukturförvaltning utförs av företag som trafikförvaltningen upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen sluter avtal med. Trafikförvaltningens roll är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikentreprenörerna svarar för den detaljerade planeringen, trafikleveransen och mötet med kunden.

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från regionens budget, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Mål, uppdrag, och aktiviteter styrs och leds från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning. Uppdragen följs upp enligt nedan modell:



Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis verksamhetsrapportering där utvecklingen av indikatorer, uppdrag/aktiviteter och rekommendationer avrapporteras. Verksamhetsstyrningen omfattar också ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering genom en tertialvis uppföljning av internkontrollplan och löpande riskanalyser.

Utifrån den långsiktiga visionen och värderingarna för Region Stockholm har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag/aktiviteter så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag/aktiviteter och mål samlats i en strategisk målkarta som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen.

2.3 Långsiktiga strategiska planer

2.3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De fastställda målen pekar ut den strategiska inriktningen för Region Stockholm och andra regionala aktörers arbete inom området. Målen styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Programmet är styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Som regional kollektivtrafikmyndighet reviderar Region Stockholm programmet som regel en gång per mandatperiod. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017. I maj 2021 har beslut om att förlänga det befintliga trafikförsörjningsprogrammets giltighetstid till 2023/2024 behandlats i trafiknämnden. I juni fastställdes en projektplan för framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram. I juni togs också beslut i trafikförvaltningens ledningsgrupp om att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län medför betydande miljöpåverkan, vilket innebär att arbetet också kommer omfatta en strategiskt miljöbedömning (MKB), som del av en samlad hållbarhetsbedömning. Prioriterade aktiviteter i arbetet med nytt trafikförsörjningsprogram omfattar dialog och förankring internt och med centrala externa aktörer (samråd), samt en översyn av hur synkroniseringen kan förbättras mellan trafikförsörjningsprogrammets mål och mål inom Region Stockholms integrerade ledning och styrning (ILS). Pandemins faktiska och potentiella effekter på kollektivtrafikens utveckling och tidigare uppsatta mål är också centrala frågor som behandlas.

2.4 Mål

Under 2021 har trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser har allokerats för att fokusera på att trafiken ska rulla och kärnverksamheten ska fungera. Fokus har också varit att säkra trafikavtal, investeringsverksamhet, driftspåverkande upphandlingar och genomförandeprojekt, samt säkra kritisk kompetens inom de olika verksamhetsdelarna och utifrån ett helhetsperspektiv. Vidare har trafikförvaltningen under det gångna året förberett ett flertal aktiviteter och åtgärder för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

I pandemins spår har förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varit fortsatt

förändrade också under 2021. Resenärerna har uppmanats att undvika resa med kollektivtrafiken för att minska trängsel och smittspridning. Trafiken har rullat för fullt. Covid-19 pandemin har inneburit omfattande svårigheter med att uppnå flera av de uppsatta målnivåerna för indikatorerna, vilka är satta utifrån ett normalläge för trafiken och samhället. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Mål-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	84%	>=78%	>=78%	🟢
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	94%	>=94%	>=94%	🟢
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	72%	>=74%	>=74%	🟥
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	5,66kr	<=3,46kr	<=3,46kr	🟥
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 765	>=2 966	>=2 966	🟥
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	29%	>=51,75%	>=51,75%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	20%	>=100%	>=100%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	57%	>=63%	>=63%	🟥
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93%	>=95%	>=95%	🟥
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	80%	>=81%	>=81%	🟥
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	50%	>=50%	>=50%	🟢
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	94%			➖

* Jämfört med nämnds/bolags målvärde om det finns, annars mot fullmäktiges målvärde

2.4.2 Mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkade resultatet kraftigt negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Årets resultat uppgick till minus 1 851 mkr. I enlighet med regionledningskontorets anvisning räknas ett antal poster av enligt tabell i avsnitt 5.1.4. Exklusive dessa poster redovisas ett positivt resultat om 681 mkr vilket överstiger årets resultatkrav om 404 mkr med 277 mkr. Målet bedöms därmed vara uppnått. Se även avsnitt 5.2 Åtgärder för en ekonomi i balans.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja

Hållbar investeringsutveckling

För att uppnå målet hållbar investeringsutveckling har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter som ingår i att stärka investeringsstyrning. Att utveckla och förbättra investeringsstyrning är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår för att ytterligare förstärka investeringsstyrningen bland annat att etablera ett trafikförvaltningsgemensamt riskregister, utveckling av det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, införande av projektverktyg för styrning av projekt, samt fortsatt utveckling av kalkyler.

Arbetet med att implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) har varit ett prioriterat område under 2021. Vidare har fler förbättringar genomförts inom system och processutveckling (prognos, budget och uppföljning av investeringar). Investeringsverksamheten arbetar efter gemensamma kalkylmallar och principer tillsammans med en generisk successiv analysmetod. Ett utvecklat arbetssätt med förvaltningsplaner som stöd för investeringsplanering och uppföljning skapar förutsättningar för att höja förmågan ytterligare.

Arbete med att utveckla och etablera interna kontroller avseende konsultanskaffning samt implementera metodik och mallar enligt ny rutin för riskhantering pågår.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl *(Regionfullmäktige)*	100%	100%	●	100%	100%
Kommentar Samtliga genomförandebeslut under 2021 har föregåtts av en totalekonomisk bedömning genom en totalekonomisk kalkyl, som granskats och godkänts enligt beslutad rutin.					
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av åtgärdsvalsanalys *(Regionfullmäktige)*	100%		●	100%	100%
Kommentar Åtgärdsvalsstudier som påbörjats 2020 och 2021 enligt riktlinjen Investeringar kommer innebära genomförandebeslut först kommande år. Genomförandebeslut som fattats 2021 har föregåtts av arbete i utredningsfas enligt den tidigare investeringsstrategin.					
Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats *(Regionfullmäktige)*			▬	100%	100%
Kommentar Trafikförvaltningen arbetar med att ta fram metod och rutiner för att kunna mäta effekthemtagning.					

En hållbar regional utveckling

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin och osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

Trafikförvaltningen uppmanas fortsatt att köra full trafik för att hålla trängseln på en hanterbar nivå. Åtgärder genomförs för att optimera resenärsflöden och minska trängseln utifrån givna förutsättningar under pandemin.

Trafikleveransen är stabil och resenärerna är nöjda. Områden under utveckling är information vid störda lägen i trafiken samt att förbättra störnings- och realtidsinformationen inom ramen för Program Trafikinformation. Under året har trafikförvaltningen också fortsatt arbetet med att utveckla och utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt förbättrad riktad information. Stort fokus har lagts på kommunikation relaterad till covid-19 pandemin.

Arbetet med att ersätta befintligt biljettsystem och möjliggöra en förflyttning till nästa generations biljettsystem har pågått med oförminskad kraft. Under perioden har 7- 30-, 90- och 365-dagars biljetter lanserats i SL-appen. Under september utökades möjligheten att blippa betalkortet för att köpa enkelbiljett till att gälla även rabatterade

biljetter för pensionärer, studenter och ungdomar. En ny biljettyp, en så kallad 10/30-biljett, har tagits fram som pilot för resenärerna via Travis-appen.

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i regionen ska välja kollektivtrafiken framför bilen och för att det kollektiva resandet skall kunna öka, framförallt på kvällar och nätter. Målet för trygghet är utmanande och kommer fortsatt så vara under en tid framöver trots att många åtgärder genomförs. En fördjupning i anledningar till otrygghet visar att begreppet trygghet har fått ytterligare en komponent, oro för smitta, som påverkar den totala upplevelsen jämte de traditionella trygghetsfaktorerna.

Några exempel på aktiviteter som har pågått under året för att stärka tryggheten i kollektivtrafiken är:

- Utökning av trygghetskameror utanför stationer och på bussterminaler, exempelvis Kista och Jakobsbergs busstorg
- Kommunikationsinsats "Med oss reser du aldrig ensam", genomförd under sommaren.
- Kommunikationsinsats gällande trygghetschatt har genomförd under sommaren 2021. En större trygghetskampanj genomförd i oktober 2021 med fokus kollektivkurage och trygghetschatt.
- Videoanalys gällande spårbeträdande i tunnelbanan implementerad på 14 stationer under hösten.
- Planeringsstudie inför upphandling av ordningsvakter är genomförd och upphandling har genomförts och nya leverantörers avtal startar april 2022.
- Planeringsstudie inför upphandling av Trygghetsvärdar är genomförd. Kravställning inför upphandling av Trygghetsvärdar pågår.
- Pilotförsök för att öka kvinnors trygghet har genomförts tillsammans med trafikutövarna. Kvalitativa undersökningar pågår och ska ge information och vad som orsakar otrygghet för kvinnor samt vad som kan bidra till ökad känsla för trygghet.
- Vidare utveckling av trygghetschatten har identifierats och planeras genomföras under 2022.

Resan i kollektivtrafiken ska vara enkel, smidig och bekväm, oavsett transportslag. Tillgängligheten i kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas genom en kontinuerlig och lösningsorienterad dialog med intresseorganisationer och kommuner. Tillgänglighet och framkomlighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ställs på fungerande hissar och rulltrappor, på städning och på den fysiska utformningen av kollektivtrafiken. Pilot för att möjliggöra prediktivt underhåll av hissar och rulltrappor har startats upp och kommer pågå fram till juni 2022. Framkomlighetsarbetet löper på enligt plan med bland annat utredning av stombuss 4 och arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket. Arbete pågår samtidigt med sjötrafikutredningen som ska peka ut en framtida utveckling av sjötrafiken i sin helhet, både pendelbåtstrafik och skärgårdstrafik. Trafikförvaltningens arbete med att integrera cykeln i kollektivtrafiken pågår också enligt plan och ett förslag till inriktning kommer avrapporteras till trafiknämnden första kvartalet 2022.

Framtidens kollektivtrafik ska vara hållbar. Arbetet med att minska klimatpåverkan

från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med målår senast 2030 för 100 procent förnybart inom kollektivtrafiken på vatten. Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken.

Inom ramen för vidareutveckling av koncept kopplat till fortsatt elektrifiering och autonom drift av fordon har ett pilotprojekt med eldriven bärplansbåt initierats samtidigt som möjligheten till att testa teknik för autonoma bussar i fler miljöer undersöks.

Trafikförvaltningen har genomfört ett pilotprojekt med källsortering på tunnelbanestationer som pågått i sex månader. Piloten har kommit fram till att källsortering enligt genomförd studie inte är görbar. Nytt ärende för 2022 har erhållits gällande montering av pantrör i tunnelbanan.

Under inledningen av året blev SL-trafiken miljömärkt med Naturskyddsföreningens "Bra Miljöval". En efterlängtad och viktig insats. Trafikförvaltningen har jobbat aktivt med att använda miljömärkningen som ett argument i att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Det blir en pusselbit för att börja locka tillbaka resenärer/kunder till kollektivtrafiken.

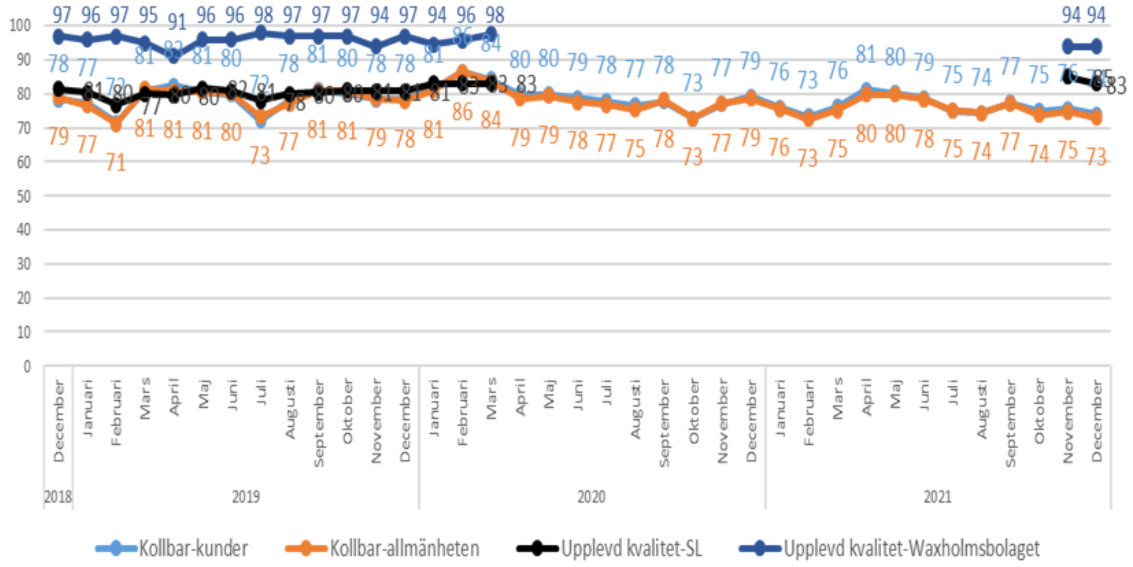
Installation av skyddsglas på alla fordon i SL:s bussflotta blev klara under sommaren vilket medförde återgång till påstigande via framdörrarna. Resultat blev minskad trängsel, minskat fuskåkande, ökad validering och ökad försäljning av enkelbiljetter. Efter Arbetsmiljöverkets förbud mot skyddsglas med anledning av reflektioner har alla skyddsglasen monterats ned under oktober och november. Påstigning vid framdörrar fortgick under slutet av året med en valideringsgrad som är på motsvarande nivå som innan pandemin. Biljettkontroller har återinförts för samtliga trafikslag.

Under 2021 har de månatliga fuskmätningarna ”Mini-SL” visat en minskad fusknivå i trafiken, även om den fortsatt är på en hög nivå. Minskningen är främst driven av trafikslag buss och har uppstått till följd av att man återigen kunnat ha påstigning genom framdörrarna i takt med installationen av skyddsglas. Andelen utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller har också minskat något, vilket indikerar en positiv utveckling, även om det i sig inte är något mått på fusket.

Kundundersökningen Upplevd Kvalitet pausades i april 2020 med anledning av covid-19, men kunde återupptas i november 2021. Indikatorerna nöjda resenärer respektive trygga resenärer har ackumulerat utfall för två månader och utfallet överträffar målnivån för nöjdhet men når ej målnivån för trygghet. För att ändå kunna få en uppfattning om trenden avseende nöjda resenärer har utvecklingen under 2021 också följts via Kollektivtrafikbarometern (Kollbar). Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre varför man får vara försiktig med att tolka utfallet. Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har under pandemin varit relativt stabil.

I mätningen Upplevd Kvalitet (Nöjd kund), som kunde återupptas i november, gav resenärer ombord på SL det högsta betyget (85) sedan mätningens start. I december blev utfallet 83 (svart linjediagram). Den goda nivån på nöjda resenärer ska bibehållas

framöver.



Sammantaget har trafikförvaltningen haft svårigheter med att uppnå uppsatta målnivåer för ett flertal indikatorer för 2021 då målnivåerna är satta utifrån ett normalläge för resandet och inte utifrån pandemin. Bedömningen är att målet för 2021 inte kommer att uppnås med anledning av pandemin. Ett omfattande förberedelsearbete pågår för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna släpps.

Det gäller bland annat indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Se vidare bilaga A1 och A2 för mer detaljerad information om status för uppdragen från Regionfullmäktige och Trafiknämnden.

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden. De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna, för mer detaljerad information se bilaga Indikatorer beslutade av nämnd.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	84%			>=78%	>=78%

Kommentar

Kundundersökningen Upplevd kvalitet pausades i april 2020 med anledning av covid-19, men kunde återupptas i november 2021. Indikatorerna nöjda resenärer har ackumulerat utfall för två månader och utfallet överträffar målnivån för nöjdhet. Utfallet för november (85) är det högsta sedan mätningens start.

Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	94%			>=94%	>=94%

Kommentar

Kundundersökningen Upplevd kvalitet pausades i april 2020 med anledning av covid-19, men kunde återupptas i november 2021. Indikatorerna nöjda resenärer har ackumulerat utfall för två månader och utfallet överträffar målnivån för nöjdhet.

Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*	72%			>=74%	>=74%

Kommentar

Kundundersökningen Upplevd kvalitet pausades i april 2020 med anledning av covid-19, men kunde återupptas i november 2021. Indikatorn trygga resenärer har ackumulerat utfall för två månader och utfallet understiger målnivån för trygghet men ligger kvar på samma nivå som 2019.

Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	1 765	1 859		>=2 966	>=2 966

Kommentar

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag 2021 uppgår 1765 tusen vilket är en minskning med 5,1 procent jämfört med samma period 2020. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten under 2020 och 2021. Målvärde utgick från basår 2019, som var ett normalår, uppräknad med en antagen resandeökning om 1,6 procent per år fram till 2021.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar *(Regionfullmäktige)*	94%		▬		

Kommentar

De hissar och rulltrappor som ingår i uppkoppling av tillgänglighetsmätning är de som trafikförvaltningen har ett underhållsansvar för och som trafikanterna använder, oavsett trafikslag, sk trafikantanläggningar. Andel uppkopplade hissar och rulltrappor är vid rapporteringstillfället 94 %. Målnivå saknas i VP2021 då nollmätning ej var genomförd vid framtagandet av densamma. Då det pågår ett stort utbyte av hissar och rulltrappor kan inte alla hissar och rulltrappor vid var tid vara uppkopplade. Procentsatsen kommer inte drastiskt att förändras förrän utbytesprogrammet hissar och rulltrappor har genomförts fullt ut.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken *(Regionfullmäktige)*	5,66kr	5,14kr	■	<=3,46 kr	<=3,46 kr

Kommentar

Kostnad per personkilometer i SL-trafiken uppgår till 5,66 kr. Till följd av det låga resandet i pandemins spår blir antal personkilometer lägre än normalt vilket gör att indikatorn ökar till en betydligt högre nivå än före pandemin. Indikatorn ökar mot föregående år som också var påverkat av pandemin. Anledningen är att antal personkilometer minskar då årets första månader 2020 inte var påverkade av pandemin. Därtill ökar kostnaderna för SL till följd högre trafikkostnader som drivs av indexökningar samt högre avskrivningar då investeringar successivt driftsätts.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS) *(Regionfullmäktige)*	29%	47,5%	■	>=51,75 %	>=51,75 %

Kommentar

Stockholmsregionen har ett utvecklat kollektivtrafiksystem med hög tillgänglighet, stora valmöjlighet mellan olika kollektiva färdmedel samt en spårtrafik som ger snabba resor i många radiella reserelationer. Det generella resandet i Sverige har sedan pandemins start påverkats av myndigheternas rekommendationer att undvika trängsel, att undvika onödiga resor, att de som har möjlighet att arbeta och utbilda sig på distans ska göra det. Regeringen har även utarbetat restriktioner kring sociala aktiviteter vilket påverkat vissa sektorer av samhällslivet. Pandemin har även fört med sig en rädsla och oro bland människor att smittas av Covid-19 och att föra smittan vidare. På en övergripande nivå visar resultaten från resvaneundersökningar en förändrad bild när det gäller resmönster, färdmedelsval och marknadsandel jämfört med normalåret 2019. Skillnaderna som kan ses är en effekt av pandemin i och med ändrade förutsättningar för det övergripande resebehovet bland befolkningen och för efterfrågan på resor med olika färdmedel.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram *(Regionfullmäktige)*	20%	33%		>=100%	>=100%

Kommentar

20 procent motsvarar en bedömning om att två av tio miljömål i Miljöprogram 2017-2021 har uppnåtts. De miljömål som bedöms uppnås är:

- Minskade utsläpp av växthusgaser från kollektivtrafiken
- Minskad energi i fastigheter

Mätbara miljömål som på olika sätt har påverkats av covid-19 pandemin och därmed inte uppnås 2021 är:

- Ökad marknadsandel jämfört med de motoriserade resorna (miljömål 7).
- Minskad energianvändning i kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen bedöms inte heller uppnå följande miljömål för 2021 (för analyser, se trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2021):

- År 2021 arbetar regionen systematiskt och effektivt med klimatanpassning
- År 2021 sker regionens transporter till 95 procent med förnybara drivmedel
- Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i regionens bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats
- År 2021 har regionen ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall

Följande miljömål saknar kvalitetssäkrad mätbarhet 2021:

- Minskad användning av farliga kemikalier
- Ökad miljöbedömning av byggmaterial

För analyser, se trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2021.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet *(Regionfullmäktige)*	57%	57%		>=63%	>=63%

Kommentar

57 procent motsvarar en uppskattning om att fyra av sju miljömål i Trafikförsörjningsprogrammet, med målår 2030, kommer att uppnås, baserat på trend och utfall år 2021. Måltalet för 2021 är baserat på att 100 procent av målen ska vara uppfyllda år 2030, med antagandet att de följer linjär trend till målåret 2030. Det är en något trubbig mätmetod.

De miljömål som bedöms uppnås (med målår 2021, alt. med god trend för målår 2030) är:

Minskad energi i fastigheter

Andel förnybar energi i fastigheter

Minskat utsläpp av kväveoxider

Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor.

Det miljömål inom trafikförsörjningsprogrammet som på olika sätt har påverkats av covid-19 pandemin och därmed inte uppnås är 2021 är:

Minskad energianvändning i kollektivtrafiken

Minskat utsläpp av partiklar

År 2021 sker landstingets transporter till 95 procent med förnybara drivmedel

För analyser, se trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2021.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken *(Regionfullmäktige)*	93%	93%		>=95%	>=95%

Kommentar

Resultatet för år 2021 når inte upp till målet avseende andel förnybar energi i kollektivtrafiken (summan av spår, buss och sjötrafik samt färdtjänst och spårunderhåll), vilket främst beror på att det ekonomiska läget till följd av pandemin inte gav utrymme att öka den förnybara andelen i sjötrafiken.

Spårtrafik och busstrafik, som omsätter 91% av total energi, har hög andel förnybart medan inget trafikslag inom sjötrafik, färdtjänst eller spårunderhåll har förnybar andel högre än 50%. Att öka andelen förnybart i sjötrafiken, som omsätter 7% av energin, kräver tillkommande budget för att finansiera det dyrare förnybara drivmedlet .Till skillnad mot landbaserad trafik (t ex buss) är drivmedel inom sjötrafiken i grunden skattebefriade (även den fossila dieseln). När man då blandar i skattebefriat förnybart drivmedel (HVO) uppstår i praktiken en kostnadsökning eftersom förnybart drivmedel i grunden har ett högre pris. I landbaserad trafik uppstår inte denna kostnadsökning eftersom avsaknaden av skatt på det förnybara drivmedlet jämnar ut det högre priset.

Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik) *(Regionfullmäktige)*	80%	80%		>=81%	>=81%

Kommentar

Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att hela resan ska vara möjlig att genomföra för alla resenärer och består av fem huvudkriterier med ett antal underkriterier.

- Planera resan
- Köpa och använda biljett
- Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
- Ta del av information
- Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget

Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser, enligt i förväg valda och fastställda kriterier baserade på lagkrav och krav i Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill). För att erhålla en rättvis viktning mellan bytespunkterna och trafikslagen viktas dessa utifrån antalet påstigande.

För 2021 är tillgängligheten enligt mätningen 80 %, vilket är samma värde som för 2020. Det beror på senare leveranser av C30 och upprustade C20 än beräknat.

Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5 *(Regionfullmäktige)*	57%	50%		>=50%	>=50%

Kommentar

4 av 7 regionala stadskärnor har kvoter under 1,5. (Kista, Södertälje, Flemingsberg och Haninge) vilket är i linje med förväntad måluppfyllelse för 2021.

Social hållbarhet

Trafikförvaltningen arbetar mot målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. Praktiskt innebär det aktivt och systematiskt arbete för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder,

funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund.

Genom AB SL:s medlemskap i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact ska verksamheten efterleva tio principer inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. En del av detta arbete är att tillämpa Sveriges regioners uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Systematiskt arbete för att beakta sociala hållbarhetsaspekter, som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, mångfald, tillgänglighet och trygghet är alltjämt pågående. Vid upphandlingar kompletteras uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet för aktuell typ av upphandling.

För att uppnå en enhetlig tillämpning av leverantörer använder trafikförvaltningen ett formulär för egenrapportering för hållbara leverantörskedjor framtaget av Upphandlingsmyndigheten.

Trafikförvaltningen upprättar årligen en hållbarhetsredovisning tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Den senaste hållbarhetsredovisningen avseende år 2021 går upp för beslut i trafiknämnden den 15 februari 2022.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja

Kommentar

Trafikförvaltningen har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter i enlighet med Region Stockholms styrande dokument inom social hållbarhet och följande områden:

- jämställdhet och jämlikhet inklusive HBTQ
- nationella minoriteter
- barns rättigheter
- delaktighet för personer med funktionsnedsättning

På grund av Covid så har endast ett utbildningstillfälle kunnat genomföras inom social hållbarhet.

Inom hela region Stockholm ska uppförandekod tillämpas vid upphandling av leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Vid alla nya upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andelen vidtagna åtgärder inom identifierade förbättringsområden utifrån folkhälsokonsekvensanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	100%				

Kommentar

Folkhälsokonsekvensanalyser har för trafikförvaltningens del integrerats i arbetet med hållbarhets(konsekvens)bedömningar. Hållbarhetsbedömningarna är ett krav enligt regionens Riktlinjer för Investeringar.

Det är ett skallkrav att genomföra hållbarhetsbedömningar i åtgärdsval. 100% av genomförda åtgärdsval under 2021 har gjort en hållbarhetsbedömning. Underlag saknas om i vilken utsträckning hållbarhetsbedömningarna har identifierat förbättringsområden för folkhälsan.

Indikatorn saknar målvärde i Regionens budget.

Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

I augusti presenterade FN:s klimatpanel IPCC sin rapport som pekar på att vi med dagens utsläppstakt inom tio år kommer att passera Parisavtalets mål om 1,5 graders temperaturhöjning, vilket är tio år tidigare än forskningen tidigare trott. Att öka kollektivtrafikens marknadsandel på bekostnad av andra motoriserade resor är en viktig del för att bidra till klimatomställningen och ett hållbart transportsystem i regionen. En växande storstadsregion behöver ett fungerande kollektivtrafikutbud som ett hållbart alternativ för resande.

Trafikförvaltningens arbete syftar till att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan.

Arbetet med att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög och målet till 2030 kommer sannolikt uppnås.

De senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering. Exempel på energibesparingsåtgärder är sparsam körning, ruttoptimering (bland annat hur bussarna kör till och från depå) samt elektrifiering av drivlinan. Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. SL har idag 14 elbussar sammanlagt i trafik, varav fyra som trafikerar linje 175 i Barkarbystaden. Upphandlad el är numera miljömärkt. Andelen elbussar har ökat i långsammare takt än väntat på grund av försenade trafikupphandlingar, orsakat av pandemin.

Sjötrafiken gick 2020 upp från 20 procent till 50 procent förnybart drivmedel i sjötrafiken, vilket är den nivå som också gällt under 2021. Direktiven för upphandling av pendelbåtsförsökslinje 84 har kravställningen emissionsfri drift.

Se vidare trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2021 samt bilaga A2 Uppdrag Trafiknämnden "Fortsatt arbete med miljö- klimat- och drivmedelsomställningen".

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp) *(Regionfullmäktige)*	-16,8%	-18,9%		>=-10%	>=-10%

Kommentar

Totalt har värme-, el- och kylanvändningen ökat med 2 procentenheter relativt 2020 men minskat med ca 17 procent relativt 2011. Detta medför att mål uppnåtts med god marginal (10 procents reduktion relativt 2011). Nedan beskrivs mer analys om orsaker till årets ökning.

Inga trafikslags fastigheter (tunnelbana, lokalbana, pendeltåg eller buss) har väsentligt reducerat sin förbrukning. Några objekt som utmärker sig är: Sex bussdepåers värme har ökat mer än 350 MWh per depå bland annat till följd av den kalla vintern som kräver mycket värme till bussar ståendes på depåer. Elen har ökat på bland annat Norsborgs tunnelbanedepå på grund av att verksamheten nu dragit igång helt. Dessutom kan nämnas att elen till pendeltågsstationen Stockholm City och fyra bussdepåer också har högre ökning än 350 MWh per fastighet.

Flera objekt har också reducerad förbrukning av el och värme bland annat till följd av att fler trafikutövare tagit in energispecialister för att svara upp mot krav på systematiskt energiledningsarbete.

Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget *(Regionfullmäktige)*		0%		>=7%	>=7%

Kommentar

Utöver de fordon som används i kollektivtrafiken och som rapporteras under målet "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem" , har trafikförvaltningen inga ägda eller leasade tjänstefordon.

Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter *(Regionfullmäktige)*		0%		>=-25%	>=-25%

Kommentar

Tas fram centralt av RLK

Antal övriga stora bygg- och anläggningsprojekt inom kollektivtrafiken där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 15 % *(Regionfullmäktige)*	6	2		>=6	>=6

Kommentar

Antal bygg- och anläggningsinvesteringar med målsättning om att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent är för 2021 sex stycken, 3 projekt med budget över 300 mkr har klimatmål, 2 projekt med budget 50-300 mkr har klimatmål och 1 projekt med budget under 50 mkr har klimatmål.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt *(Regionfullmäktige)*		6		>=2	>=2

Kommentar

Under fjolåret 2020 integrerades sex krav avseende klimatprestanda för material i trafikförvaltningens Riktlinjer för miljö, vilket kan jämföras med målnivån på 2 stycken det året. Inga nya klimatreducerande krav har tillkommit 2021, men indikatorn bedöms som uppnådd med tanke på fjolåret, och att förvaltningen under 2021 arbetat aktivt med de sex kraven som tillkom 2020.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Trafikförvaltningen har en väl fungerande metodik för krishantering inklusive regelbundna krisledningsövningar.

Arbetet med säkerhetsskyddsplanen pågår enligt plan. Under 2022 kommer trafikförvaltningens ledningsgrupp få en grundläggande utbildning i totalförsvar.

Trafikavdelningens sektion Driftstöd har under 2021 blivit klassat som skyddsobjekt, samtliga inpasseringsrutiner har setts över och implementerats och personalen har fått extra utbildning kring säkerhetstänk.

Arbetet med utökad kamerabevakning med trygghetskameror inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter samt icke publika områden i trafiksystemet pågår enligt plan. Det pågår en upphandling av kameror inklusive installationstjänster och först när den är genomförd kan en större utbyggnad ske. Det görs även en del mindre utökningar i samband med den pågående reinvesteringen av kameror.

Förvaltningen utreder löpande vilka entreprenörsavtal som kan vara i behov av säkerhetsskyddad upphandling. Processer och rutiner för detta är framtagna. Skyddsobjekt är infört i en del av verksamheten och ett projekt har inletts för att se hur trafikförvaltningen ska gå vidare med eventuella andra skyddsobjekt.

En signalskyddsförmåga har skapats och fungerar enligt plan, viss utrustning är införskaffad.

Arbetet med klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas för hela regionen såväl som för trafikförvaltningen. Åtgärder tydliggörs i handlingsplaner och aktiviteter genomförs.

NATO-modellen (stabstruktur) har införts under hösten, vilket säkerställer ett enhetligt arbetssätt inom Region Stockholm i arbetet vid kris. Vidare utvecklas TIB (Tjänsteman i beredskap) stödsystem samt anpassningar av desamma i syfte att förbättra

funktionens förmåga till samverkan och kommunikation.

Ny säkerhetsskyddslagstiftning gäller från och med den 1 december 2021. Ändringarna innebär bland annat att tillsynsmyndigheterna kan hindra den som bedriver säkerhetskänslig verksamhet att ingå avtal och andra samarbeten som kan skada Sveriges säkerhet. Ny tillsynsmyndighet för trafikförvaltningens / AB SL i och med den nya säkerhetsskyddslagen är transportstyrelsen.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade *(Regionfullmäktige)*	30%	25%		>=50%	>=50%
Kommentar Ledningssystemet är under uppbyggnad men inte infört i sin helhet. Mycket arbete sker 2022.					
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja
Kommentar Trafikförvaltningen har en väl övad och fungerande krisledning.					
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	25%	10%		>=70%	>=70%
Kommentar Arbetet med klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas för hela regionen såväl som för trafikförvaltningen. Metodstöd från Regionledningskontoret inkom mitten av november varför inga större förbättringar hinner vidtas 2021.					
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	50%	50%		>=50%	>=50%
Kommentar Arbetet med klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas för hela regionen såväl som för trafikförvaltningen. Åtgärder tydliggörs i handlingsplaner och aktiviteter genomförs.					

Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdraget från regionfullmäktige att minska de administrativa kostnaderna med 10 procent har pågått enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för bemanningsrådet samt att avdelningschef utmanar, med stöd av HR-partner, chefer i linjen kopplat uppkomna rekryteringsbehov. De administrativa kostnaderna minskade år 2021 med 11,1 procent vilket är över målet om minskning 10 procent jämfört med utfall 2020. Se vidare bilaga A1 Uppdrag från regionfullmäktige.

Administrationens andel av kostnaderna (indikator och uppdrag)

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	2%	2,4%		<=2 020%	Minska från år 2 020

Kommentar

Administrationens andel av totala kostnader uppgår till 2,0 % i årsbokslut 2021 vilket är lägre än föregående år. Budgeterad andel för året var 1,9 %. Ökningen med 0,1 procentenhet beror på en kombination av lägre totala kostnader och högre administrativa kostnader vilka i huvudsak kommer från ett ökat behov av juridiskt stöd i tvister.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit *(Regionfullmäktige)*	100%	100%		>=75%	>=75%

Kommentar

Under år 2021 har trafikförvaltningen hanterat ett förhållandevis stort antal mål gällande överprövning av upphandling. Antalet slutligt avgjorda överprövningar år 2021, enligt regionens definition, uppgår således till sju (7), där samtliga ansökningar avslagits. Tre (3) mål avslutades i första instans genom avslag på ansökningarna. Fyra (4) mål avslutades genom slutligt beslut i Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) att inte meddela prövningstillstånd. Målen gällde upphandling av spårtrafik (E34) samt upphandling av busstrafik (E35 och E38). Regionen vann samtliga mål i underinstanserna.

Under 2021 har fyra (4) mål avseende överklagan av sekretessbeslut blivit slutligt avgjorda, genom avslag.

Det pågår två (2) skiljeförfaranden, varav en beräknas kunna avslutas tidigt 2022 och en senare under året 2022.

Trafikförvaltningen hanterar löpande ett större antal civilrättsliga mål gällande kontrollavgift enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik. Dessa mål, gällande fordran, redovisas inte.

Under år 2021 inkom två (2) laglighetsprövningar gällande trafiknämndens beslut den 15 juni 2021 om eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal. Målen är ännu inte avgjorda.

Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Resandet förändras och inom kollektivtrafikbranschen syns ett allt större fokus på kombinerad mobilitet med ”hela resan-perspektivet”. Det innebär att den traditionella kollektivtrafiken ges möjlighet att utvecklas.

Trafikförvaltningen har stor potential i att nyttja digitala teknologier för att skapa nya

eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt nyttjat kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet, bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Arbetet med att implementera digitaliseringsstrategi, utveckla en digitaliseringsplan och revidera digitaliseringsmålbilden går enligt plan. Framtagandet av digitaliseringsplan är klar och en utbildningsinsats är genomförd.

Trafikförvaltningen har under året deltagit i bedömningsgruppen för regionens Innovationsfond. Trafikförvaltningen har deltagit regionledningens arbete för att stödja forsknings- och innovationssamverkan. Under 2021 genomfördes ett första s.k. Innovationsforum där trafikförvaltningen bjöd in trafikoperatörer till digitalt möte där det berättades om strategi, tänkt arbetssätt och möjlighet till samverkan. Cirka tio bolag gav positivt gensvar och fler möten kommer genomföras för att utveckla samarbetet kring innovationer. Trafikförvaltningen har i samverkan med olika aktörer (näringsliv och forskningspartners) deltagit i fyra av Vinnovas aktuella utlysningar: ”Satsning på innovationer i krisens spår”, ”Beteendeförändrande lösningar för klimatsmart, hälsosamt resande” som har beviljats, och "AI i klimatets tjänst", "Klimatanpassning i byggd miljö 2021".

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja
Kommentar En innovationsprocess är implementerad i trafikförvaltningen och förslag till förbättringar har under året utarbetats. Ett forsknings- och innovationsråd har genomfört sju möten under året för att löpande bereda innovationsärenden. Trafikförvaltningen deltar sedan januari 2021 i innovationsfondens projekt och deltar i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Trafikförvaltningen deltar och leder flera projekt med stöd av Vinnova och andra partners.					
Innovationsgrad *(Regionfullmäktige)*	3	2		>=2 020	Öka från år 2 020
Kommentar En innovationsprocess är implementerad i trafikförvaltningen och förslag till förbättringar har under året utarbetats. Ett forsknings- och innovationsråd har genomfört sju möten under året för att löpande bereda innovationsärenden. Trafikförvaltningen deltar sedan januari 2021 i innovationsfondens projekt och deltar i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Trafikförvaltningen deltar och leder flera projekt med stöd av Vinnova och andra partners.					
Grad av digital mognad *(Regionfullmäktige)*	53%			>=49	>=49
Kommentar Grad av digital mognad är en ny indikator för 2021. Digitalt arv och digital förmåga utgör de två huvudkategorierna. Det handlar om organisationens förmåga att tillgodogöra sig nyttorna med digitalisering. Grad av digital mognad mäts genom en enkätundersökning en gång per år och den har genomförts som ett första steg i trafikförvaltningens ledningsgrupp. Utfallet för grad av digital mognad 2021 blev 53 procent och överstiger målvärdet med fyra procentenheter (målvärde 49 procent).					

Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom flertalet aktiviteter och målet för 2021 bedöms uppnås.

Framtagandet av Kollektivtrafikplanen syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt och hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. I arbetet med Kollektivtrafikplan togs en remisshandling fram som informationsärende i trafiknämnden i maj, som därefter skickats ut på remiss under fyra månader till slutet av september. Nu pågår sammanställning i arbetet med slutrapporten, och tidplanen för projektet är att planen ska fastställas av trafiknämnden våren 2022.

Inom framkomlighetsåtgärderna bedrivs en åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Det övergripande syftet är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. I arbetet ingår att utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Arbetet syftar till att aktörerna samverkar kring lösningar på särskilt svåra frågor och problem som identifieras i pågående uppdrag rörande framkomlighet. Ett informationsärende presenterades i trafiknämnden i december. Se vidare bilaga A2 Uppdrag trafiknämnden.

I det gemensamma arbetet med Stockholms stad, för att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten, genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer som går helt eller delvis genom Stockholms kommun. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring inom framkomlighetskommissionen, se vidare bilaga A1 Uppdrag regionfullmäktige.

Ett uppdrag att förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter, och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa, har genomförts under 2021 genom att Region Stockholm medverkat i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Länsstyrelsens rapport föreslår ett fortsatt arbete där aktörerna enas om en definition av vad en replipunkt är, den geografiska avgränsningen och att ansvarsförhållanden mellan aktörerna på respektive plats klargörs. Ett fortsatt internt arbete med att ta fram förslag på gränsdragningslista pågår. Förslaget planeras därefter att under 2022 diskuteras med övriga aktörer.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Antal genomförda åtgärder enligt framkomlighetskommissionens plan *(Regionfullmäktige)*	100%	100%		100%	100%

Kommentar

Samarbetet inom Framkomlighetskommissionen har fortsatt under året och de åtgärder som var med i plan för 2021 är utförda/pågår enligt plan. Stombussbokslut för 2020 är framtaget och var ett informationsärende på Trafiknämnden i augusti. Det med Stockholms stad gemensamma arbetet för ökad framkomlighet utmed stomlinje 4 enligt avsiktsförklaring från 13 december 2019 har pågått även under 2021. Förvaltningen hade ett ärende upp på nämnden i juni om förslag till fortsatt framkomlighetsarbete för linje 4.

Förvaltningen och Stockholms stad arbetar även vidare med utredning av ny stomlinje 5 som ska ersätta linjerna 77 och 134 för att ge en effektivare trafikering.

Hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Utifrån de indikatorer nedan som mäts kontinuerligt noteras att målen för 2021 inte har uppnåtts. Samtliga indikatorer kopplat till höstens medarbetarenkät har backat jämfört med senaste mätningen och nedgången utvärderas och åtgärder planeras för att bryta negativ trend.

Trafikförvaltningen står sig dock väl som attraktiv arbetsgivare i den externa benchmark som ges via Nyckeltalsinstitutets undersökningar/index gällande AVI och JÄMIX. Även sjukfrånvaron har legat på låga nivåer.

För tredje året i rad har Nyckeltalsinstitutet utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter. Under hösten fick trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022 som är en utmärkelse som innebär att organisationen erbjuder unika karriär- och utvecklingsmöjligheter för unga talanger.

Se vidare kapitel 4 Personal.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Motivation (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	70	76		>=79	>=79

Kommentar

Under pandemiperioden ser vi en nedgång på indikatorn motivation. Ett resultat mellan 70 och 80 är i detta sammanhang att beteckna som bra, dock är det viktigt att vidta aktiviteter i syfte att säkra att trenden vänds.

Ledarskap (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	75	77		>=77	>=77

Kommentar

Under pandemiperioden ser vi en viss nedgång på indikatorn ledarskap. En rörelse om två enheter på ett år är att betrakta som normal avvikelse. Utfall om 75 är nära måltalet om 77 inom regionen. Ett resultat mellan 70 och 80 är i detta sammanhang att beteckna som bra.

Styrning (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	65	69		>=75	>=75

Kommentar

Under pandemiperioden ser vi en nedgång på indikatorn styrning. Ett resultat mellan 60 och 70 är ok resultat och en bra utgångspunkt för att genomföra förbättringar. Detta är ett område där det är det viktigt att vidta konkreta åtgärder i syfte att säkra ett bättre resultat. Mål och meningsfullhet har en tydlig koppling till motivation vilket gör detta område prioriterat.

Total (Hållbart medarbetarengagemang, HME) *(Regionfullmäktige)*	70	74		>=77	>=77

Kommentar

Under pandemiåret backar HME total med fyra enheter till 70 från 74 föregående år. Detta är att jämföra med måltalet 77. Vi ser att färre ser fram emot att gå till jobbet och upplevelsen av att arbetsplatsen följs upp och utvärderas på ett bra sätt backar ytterligare. Detta är en signal att ta på allvar. En ökad delaktighet och inkludering bygger motivation och arbete kring åtgärder behöver vidareutvecklas med ledningsgrupp och team för att vända utvecklingen under 2022.

Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete *(Regionfullmäktige)*	2%			Minska från år 2020	Minska från år 2 020

Kommentar

Inget utfall från 2020 då dessa frågor utgick kopplat till pandemin. Utfall kring hot 2021 ökar jämfört med 2019 och ligger på samma nivå som under 2018. Ingen person har uppgett att de utsatts för våld. Två procent innebär ca 14 personer där hälften uppger att de upplevt hot från extern person och hälften från intern person. Att jämföra med utfallet från 2019 där fler upplevde att hoten kom från intern person, vilket kan ses som en utveckling i rätt riktning kopplat till vår värdegrund och interna arbetsmiljö.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet *(Regionfullmäktige)*	6%			Minska från år 2020	Minska från år 2 020

Kommentar

Inget utfall från 2020 då dessa frågor utgick kopplat till pandemin. Resultatet tillbaka på 2018 års nivå med ett utfall om 6% vilket motsvarar 41 personer, och en ökning från 2019 års nivå på 4%. Upplevelsen av kränkande särbehandling riktar sig mot interna personer (medarbetare/chef).

Pandemin och den höga grad av påtvingat hemarbete kan inte uteslutas vara en orsak då samarbete och kulturbyggande är mer utmanande i digitala samarbetsformer och risken för missförstånd ökar.

Nolltolerans råder kring detta och detta är något som verksamheten kommer att behöva arbeta förebyggande med framåt.

Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	3,2%	3,4%		<5%	<6,2%

Kommentar

Den totala sjukfrånvaron ligger stabilt på 3,2 procent i nivå med som föregående tertial. Att jämföra med 3,4% föregående år.

Skillnaden mellan kvinnor och män har ökat. En pandemieffekt är att den långa sjukfrånvaron, räknat från pandemiutbrottet våren 2020, har ökat för kvinnor med nästan 1% (från 2,4 till 3,3) och sjunkit med 0,3% för män (från 1,7 till 1,4).

En viss risk finns för ett mörkertal avseende den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av hemarbete under pandemin.

Systematisk kompetensförsörjning

Vägledande för trafikförvaltningen under 2021 är att skapa förutsättningar för en effektivare resurssättning av en beställarorganisation som stärker kärnverksamheten. Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2021.

Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens bemanningsråd samt att HR-partner i linjen utmanar respektive chef kopplat uppkomna rekryteringsbehov.

Under 2021 sjönk personalomsättningen under 10 procent för första gången på åratal, och målet bedöms som uppnått.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	5,8%	10,2%		<=10%	<=10%

Kommentar

Personalomsättningen har sjunkit under året och stabiliserat sig på en nivå strax under 6 % under andra halvåret 2021. Den minskade personalomsättningen avseende avgångar beror sannolikt till viss del av en minskad rörlighet på arbetsmarknaden pga covid. Antalet nyanställda (externa kandidater) viker nedåt fortsatt vilket gör att personalomsättningen fortsätter att sjunka och så även det totala antalet anställda vilket påverkar resurs- och kompetensläget. Rekryteringstakten det senaste året har också sjunkit då vi i högre grad valt att lösa rekryteringsbehov med interna kandidater vilket påverkar antalet nyanställda. Samtidigt är vår hypotes att vårt arbetsgivarvarumärke och erbjudande står sig väl och är attraktivt i en tid av stor förändring och osäkerhet då den rekrytering som görs är framgångsrik.

2.5 Uppdrag

Uppdrag beslutas av Regionfullmäktige i samband med budget, eller av trafiknämnden i samband med verksamhetsplanen. Uppdrag är ett beslut om att specifika åtgärder ska stödja måluppfyllelsen, och genomföras under en viss tid.

Bild: Antal uppdrag och status



Covid-19 har påverkat arbetet med vissa uppdrag, som under pandemin inte varit möjliga eller relevanta att genomföra. Arbetet med uppdragen har ändå i stort framskridit bra under året. Av uppdragen har 11 avslutats, varav fem övergår som delar i andra uppdrag i verksamhetsplan 2022. Fem av de pågående uppdragen löper enligt plan och ett pågår med avvikelse med anledning av pandemin. Se vidare bilaga A1 och A2 Bilagor uppdrag regionfullmäktige och nämnd.

2.6 Intern kontroll

2.6.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen har fortsatt och har varit högt prioriterat under 2021.

Den pågående covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi även under 2021. Trafikförvaltningen har kört med fullt trafikutbud trots kraftigt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Fokus har varit att minimera risken för smittspridning.

För det aktuella verksamhetsåret finns en risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker som följs upp med kontroller och åtgärder. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förvaltningens förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att fortsatt etablera en huvudprocesskarta vilket är starten för den förändringsresa som påbörjats mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. Arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. En ytterligare utveckling är även framtagandet av ett riskregister, vilket ska ge en bättre heltäckande bild av de risker som finns inom trafikförvaltningens verksamhet. Riskregistret ska fungera som ett komplement och underlag till arbetet med plan för intern kontroll. Arbetet med riskregistret har påbörjats under detta verksamhetsår och kommer även att fortsätt att utvecklas under 2022.

Covid-19 pandemin påverkar trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under året inte har påverkats av covid-19.

2.6.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av Plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem,

samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar samt ett resultat i balans.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 vid denna årsuppföljning är följande:

• Risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

• Risk att trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås

• Risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

• Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Under året har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade i förhållande till delårsuppföljningen, då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är dock förändrad för några av riskerna. För risken att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik har riskvärderingen sänkts då flertalet av de framtagna åtgärderna har genomförts. Dock kvarstår osäkerheter med anledning av covid-19. Vidare har riskvärderingen ökat för risken Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna högre riskvärdering beror till stor del på fortsatt oro för smitta, trängsel och att vaccinationer ännu inte är fullt genomförda.

För de risker som kvarstår från verksamhetsåret 2021 och därmed är en del av Plan för intern kontroll för verksamhetsåret 2022 kommer kontroller och åtgärder att i viss utsträckning följa med till kommande verksamhetsår.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Inget avvikande har noterats i uppföljningen.

2.6.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2019–0866.

2.6.4 Regelefterlevnad

Övergripande arbete med styrande dokument

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS).

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer, utvecklingsplaner och förvaltningsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige, bland annat miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav inom hållbarhetsområdet. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

Upphandling och avtal

Trafikförvaltningen har uppdaterade styrande dokument (inklusive delegationsordning) i överenstämmelse med Regionens Policy för inköp samt Riktlinjer för inköp. I trafikförvaltningens Regelverk för inköp och upphandling tydliggörs hur inköp, upphandlingar, avrop och beställningar samt ändringar och tillägg till upphandlade avtal ska genomföras. Genom tillämpning av de styrande dokumenten i det löpande inköps- och förvaltningsarbetet och genom interna utbildningsinsatser sker ett aktivt arbete inom förvaltningen med målsättningen att inköp, upphandlingar, avrop, beställningar, ändringar och tillägg till avtal utförs i enlighet med gällande regelverk (inklusive bland annat Regionens Policy för Inköp och Uppförandekod för leverantörer) samt bidrar till effektivt utnyttjande av resurser och goda affärer. Förvaltningen deltar i regionens arbete med att införa kategoristyrning och ta ägarskap för de kategorier som tilldelats trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners *uppförandekod för leverantörer*. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att

leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Under 2021 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med uppföljning av de sociala kraven, ett arbete som startades två år tidigare. Sammantaget visar uppföljningen att kompetens och kapacitet inom förvaltningen och hos leverantörer är avgörande för att kunna nå framgång inom de sociala frågorna. Arbetet med uppföljning och förbättringar är ständigt pågående.

Inom Region Stockholm finns antagna riktlinjer för *antikorruption* och representation samt en antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera regionens anti-korruptionspolicy och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv.

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande för att förhindra anti-korruption och alla andra former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Centrala verktyg i arbetet är styrdokumenten inom området, löpande utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, och stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Risker för oegentligheter och korruption är också ett kontinuerligt prioriteringsområde för trafikförvaltningens internrevision.

Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för förvaltningen. Arbetet ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet.

Varje år skickar trafikförvaltningen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte. Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen samt avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

2.7 Produktivitet

Nedan beskrivs produktivitet per trafikslag (direkta kostnader per genomförd trafik). För mer information kring kostnader se avsnitt 5. Antal sittplatskilometer[2] påverkas i stor utsträckning av hur mycket trafik som körs, utbudskilometer, men påverkas även av fordonstyp. Nyare fordon har generellt färre sittplatser än äldre fordon. Antalet personkilometer[3] påverkas i stor utsträckning av antalet resande. För information kring resande se avsnitt 3.2 Resande i kollektivtrafik.

Busstrafik
Kostnaden per personkilometer uppgår till 5,83 kr vilket är en ökning med 0,69 kr (13,4 procent) jämfört med föregående år. Kostnad per sittplatskilometer uppgår till 1,18 kr vilket är en ökning med 0,08 kr (7,2 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden[4] inom busstrafiken uppgick till 20,3 procent vilket är en minskning från 21,5 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror dels på en ökning av kostnader med 9 procent då framför allt RME-index har stigit kraftigt under året och dels på att antalet personkilometer har sjunkit med 3,6 procent från 1 258 miljoner till 1 213 miljoner.

Kostnadsökningen per sittplatskilometer beror på ovan nämnda kostnadsökning men då utbudet av antalet sittplatskilometer har ökat med 2 procent från 5 861 miljoner till 5 978 miljoner så blir den procentuella kostnadsökningen lägre än för personkilometer. Anledningen till att antalet sittplatskilometer har ökat är delvis på grund av den förstärkningstrafik som beställts för att motverka trängsel.

Minskningen i beläggningsgrad förklaras av ökningen av sittplatskilometer samt av minskningen av antalet personkilometer på grund av lägre resande.

Tunnelbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 2,70 kr vilket är en ökning med 0,08 kr (3,2 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,67 kr vilket är en ökning med 0,03 kr (4,3 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 24,8 procent vilket är en liten ökning från 24,5 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror framför allt på en kostnadsökning på 1,9 procent på grund av ökade indexkostnader men även en minskning av antalet personkilometer med -1,2 procent från 1 151 miljoner till 1 137 miljoner påverkar.

Att kostnadsökningen per sittplatskilometer ökar mer än kostnaden per personkilometer beror bland annat på att gamla Cx-vagnar har ersatts av C30-vagnar vilka har färre sittplatser och antalet sittplatskilometer har minskat med 2,3 procent från 4 696 miljoner till 4 588 miljoner.

---

[2] Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
[3] Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
[4] Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud

Ökningen av beläggningsgrad beror på att antalet sittplatskilometer har minskat mer än minskningen i antalet personkilometer.

Pendeltåg
Kostnaden per personkilometer uppgår till 1,78 kr vilket är en ökning med 0,21 kr (13,2 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,31 kr vilket är en ökning med 0,02 kr (6,6 procent) jämfört med föregående år. Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 17,6 procent vilket är en minskning från 18,7 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror framför allt på att antalet personkilometer har minskat med 12,6 procent från 1 469 miljoner till 1284 miljoner samtidigt som att kostnaden har minskat med 1,1 procent. Minskningen beror främst på lägre kostnader för banavgifter.

Kostnadsökningen per sittplats kan i sin tur förklaras med att antalet sittplatskilometrar har minskat med 6,7 procent från 7 844 miljoner till 7 315 miljoner vilket framför allt beror på färre långa tåg sommartid.

Beläggningsgraden har sjunkit då antalet personkilometer har minskat mer antalet sittplatskilometer.

Lokalbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 4,64 kr vilket är en ökning med 0,53 kr (12,9 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,86 kr vilket är en ökning med 0,03 kr (4,5 procent) jämfört med föregående år. Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 18,6 procent vilket är en minskning från 20,1 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror framför allt på en 11,4 procentig kostnadsökning. Kostnadsökningen beror dels på ökade indexkostnader men även på bland annat en produktionsökning på Lidingöbanan samt den nya sträckningen på Tvärbanan till Bromma flygplats.

Kostnadsökningen per sittplatskilometer är lägre än kostnadsökningen per personkilometer vilket beror på att antalet sittplatskilometer har ökat med 6,7 procent från 1 163 miljoner till 1 240 miljoner med anledning av produktionsökningarna.

Minskningen i beläggningsgrad beror på antalet personkilometer har minskat samtidigt som antalet sittplatskilometer har ökat.

Sjötrafiken inom WÅAB
Kostnaden per passagerartimme uppgick till 110 kr vilket är en minskning med 44,14 kr (-28,7 procent) jämfört med föregående år. Bakgrunden till minskningen är framför allt att antalet passagerartimmar ökat med 44,7 procent från 2 584 tusen till 3 739 tusen. Detta beror i sin tur på att antalet passagerare har ökat 44,7 procent från 1846 tusen till 2671 dels på grund av att L83 har varit igång under hela 2021 jämfört med ca 5 månader 2020 men framför allt på en markant ökning för L82. Ökningen för L82 förklaras med förändrade restriktioner vilket har lett till att de stora verksamheterna på Djurgården haft bättre öppettider vilket ökat resandet dit.

3 Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

3.1.1 Avtal och upphandlingar

Allmänt
Arbete med upphandlingar och avtal har påverkats av pandemin. Studier inför nya trafikupphandlingar har fått beakta nya förutsättningar och avslutats eller senarelagts, bland annat upphandling av tunnelbanans trafik och flertalet busstrafikavtal.

Interimsavtal har förhandlats fram med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande under rådande situation. Trafiknämnden har i augusti beslutat om att förlänga de interimsavtal som tidigare tecknats med trafikutövarna från 1 oktober 2021 till 31 januari 2022, med möjlighet till ännu en förlängning till 31 mars. Analys pågår kring behov av interimsavtal 3.0 alternativt konsekvenser av återgång till ordinarie avtal.

Tunnelbana
Upphandlingen av tunnelbaneverksamheten (E40), skulle formellt ha startat våren 2020. Men starten senarelades två gånger eftersom corona-pandemin innebar svårigheter för anbudsgivare att arbeta med sina anbud. I december beslutade trafiknämnden att förlänga det befintliga avtalet med MTR Tunnelbanan för driften av tunnelbanan. Förlängningen sker i väntan på den nya upphandlingen för tunnelbanans drift från år 2025 och framåt. Villkoren är oförändrade jämfört med grundavtalet. Genom att förlänga avtalet kommer trafikförvaltningen kunna säkra tunnelbanetrafiken tills det nya avtalet är på plats. E40-avtalet föreslås ha en kontraktstid om 11 år, vilket motsvarar ett totalt kontraktsvärde om cirka 40-50 mdr kronor.

Buss och lokalbana
För befintliga trafikavtal inom bussverksamheten är nya interimsavtal (2.0) tecknade med anledning av fortsatt Covid-19-pandemi och gällande från och med 1 april 2021 t om 31 januari 2022. Förhandling pågår med trafikutövarna avseende hantering av konsekvenser av återgång till ordinarie avtal med hänsyn till det förändrade resandet.

Trafiknämnden beslutade i maj 2020 att uppdra åt Transdev Sverige AB att utföra SL-trafiken på Roslagsbanan (E34) samt busstrafiken i Norrort (E35) och Norrtälje (E38). Besluten överprövades och dom i förvaltningsrätten till trafiknämndens fördel erhölls under december för E34, E35 och E38. Samtliga upphandlingarna överklagades till Kammarrätten. Prövningstillstånd meddelades för E35 och E38 och dom meddelades i juni 2021, återigen till trafiknämndens fördel. Prövningstillstånd har avslagits för E34 och avtal med vinnande anbudsgivare Transdev har tecknats med trafikstart den 15 april 2022. Högsta förvaltningsdomstolen meddelade under juli beslut att inte meddela prövningstillstånd för E35 och E38. Förvaltningens upphandlingar av busstrafik i Norrtälje och Norrort ligger därmed fast. Avtal har tecknats och trafikstarter planeras till november respektive augusti 2022.

Upphandlingar för trafikavtal E36C och E37C för trafikområden Nacka-Värmdö respektive Huddinge-Botkyrka-Söderort är avslutade med tilldelning till Nobina. Dock är tilldelningsbesluten överprövade av Keolis. Dessa trafikstarter sammanfaller med introduktion av bland annat nya trafikinformationslösningar, nya biljett- och betalsystem, anropsstyrd trafik och signalprioriteringslösningar. Sammantaget innebär det omfattande förberedelsearbete och ett stort behov av samordning med olika aktörer och intressenter inför trafikstarter. Planerad trafikstart april 2023.

Trafiknämnden beslutade i december att ge trafikförvaltningen uppdraget att inleda upphandling (E43) av trafik på de fyra spårvägarna (Nockebybanan, Tvärbanan, Lidingöbanan, Spårväg City) och Saltsjöbanan, vilket förväntas ge flera fördelar. Tilldelningsbeslut planeras ske sommaren 2023.

Sjötrafik
Upphandlingen av pendelbåtstrafik djurgårdslinjen (linje 82) har avslutats, tilldelningsbeslut meddelades i maj 2021. Kontrakt har slutits med Djurgårdens Färjetrafik AB och har planerad trafikstart i april 2022.

Upphandlingen av försökslinje för pendelbåt Värmdö-Stockholm (linje 84) har påbörjats. Minskande resenärsunderlag och därmed biljettintäkter har medfört att de ekonomiska förutsättningarna för linjen har förändrats. En uppdatering av tjänsteutlåtandet för försöklinjen presenterades för trafiknämnden för beslut i maj. Trafiknämnden fattade trafikpliktsbeslut samt ny inriktning för linjen, vilken nu trafikförvaltningen arbetar med för att ta fram upphandlingsdokumentation. Tilldelning planeras till i slutet av maj med trafikstart tidigast hösten 2023

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden. Upphandlingen som påbörjades av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal) pausades temporärt, detta för att under hösten omarbeta förstudien inför upphandlingen. Som en följd av detta har UH2012-avtalen förlängts. Nu har upphandlingsprojektet startat upp igen under namnet UH 2024 med preliminär tidplan att första upphandlingen ska annonseras under första kvartalet 2022.

Trafikförvaltningen har gjort ett avrop på befintligt avtal för ytterligare ett års ombordundersökning Upplevd kvalitet.

3.2 Resande i kollektivtrafik

Utfall i jämförelse med föregående år

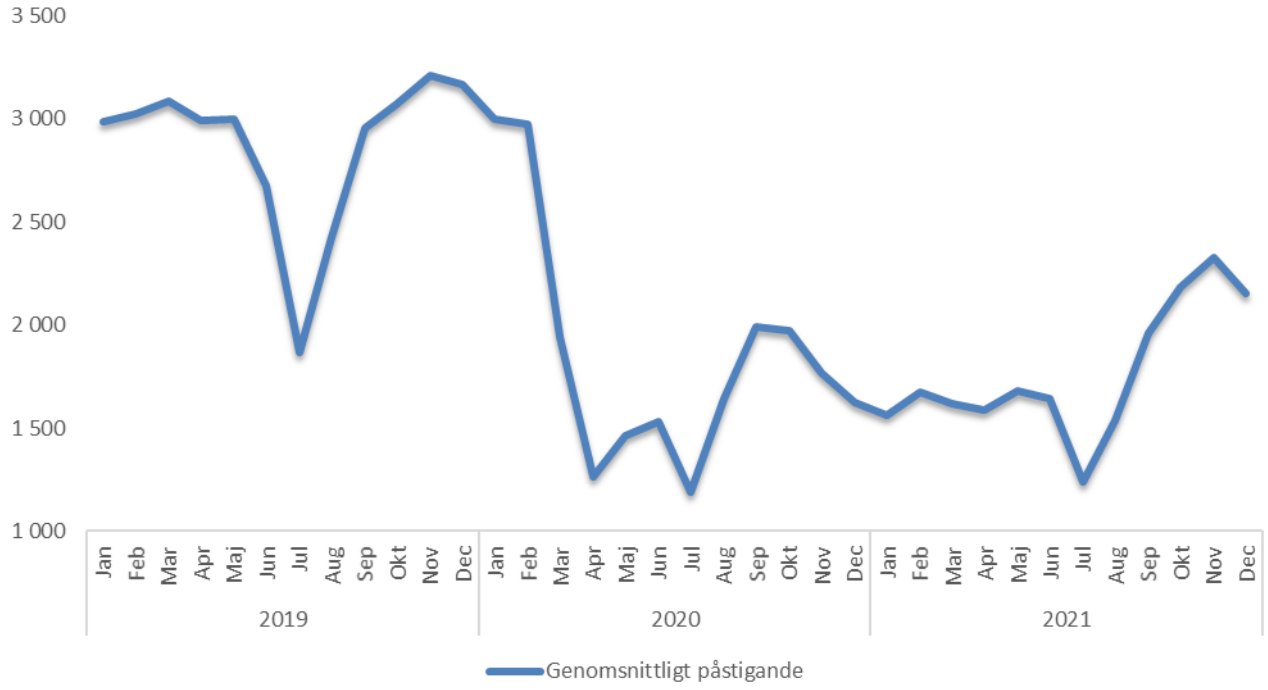
Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2112	Utfall ack 2012	Förändr. 2112-2012	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 765	1 859	-5,1%	1 787	2 966	-1179	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 176	3 168	31,8%	3 632	6 156	-2524	3 168

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[5]
Coronapandemin påverkar resandet för 2021 kraftigt. Främst när det gäller antalet resande, men även vilka tider dessa reser samt hur det har varierat mellan de olika trafikslagen och avtalen. Från ett i det närmaste halverat resande vid inledningen av året (och i förhållande till normalåret 2019), kom resenärerna successivt tillbaka. Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och SL kunde äntligen välkomna alla ombord i kollektivtrafiken igen - utan villkor. Efter att ha varit uppe på 73 procent i november vände resandet ned i december efter det att Folkhälsomyndigheten återinfört ett antal rekommendationer för att bromsa smittan varav delar berörde kollektivtrafiken

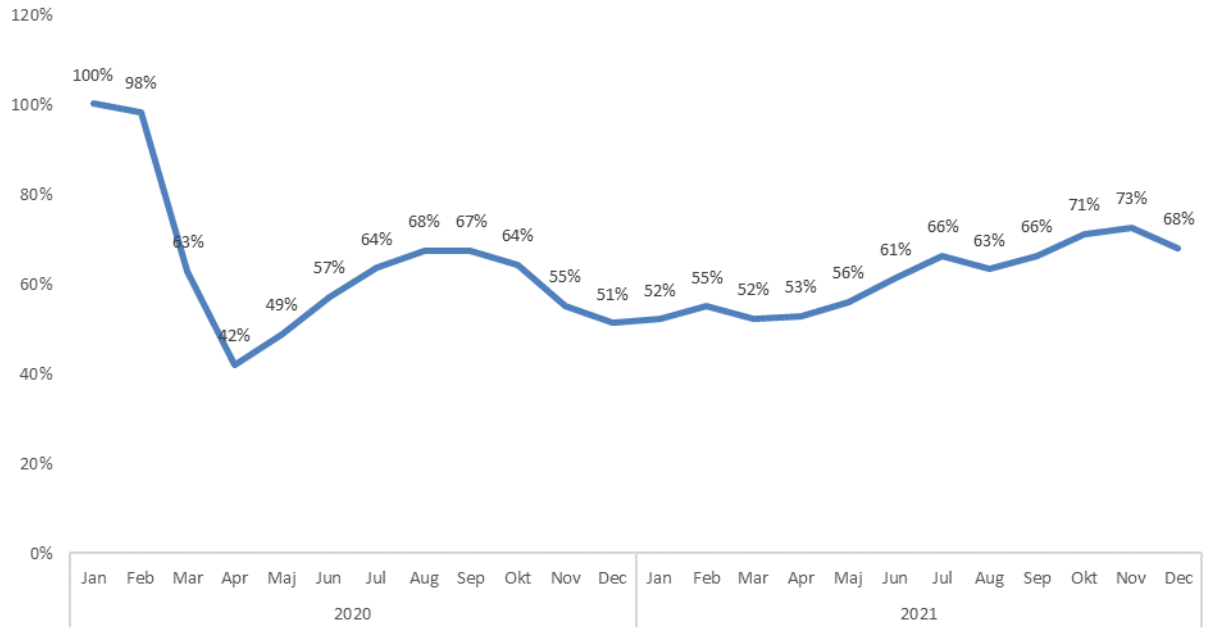
Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med december uppgår till 1 765 tusen vilket är en minskning med 5,1 procent jämfört med samma period 2020 (januari och februari 2020 var normala månader det året) och en minskning med 38,8 procent jämfört med samma period 2019. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad



Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i ovan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret.

[5] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 966 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.



Tabell: antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag, tusental

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2018	2 900	2 953	2 941	2 915	2 899	2 636	1 840	2 427	2 973	3 037	3 164	3 142
2019	2 989	3 026	3 085	2 995	2 998	2 678	1 865	2 430	2 954	3 073	3 210	3 169
2020	2 998	2 977	1 943	1 262	1 464	1 532	1 187	1 641	1 994	1 975	1 769	1 627
2021	1 561	1 667	1 617	1 588	1 682	1 643	1 240	1 540	1 961	2 187	2 330	2 156

Tabell:: Resande i kollektivtrafiken på land och per trafikslag

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	**Utfall ack 2112**	**Utfall ack 2012**	**Förändr. 2112-2012**	**Prognos 2021**	**Budget 2021**	**Avvik PR-BU**
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	1 765	1 859	-5,1%	1 787	2 966	-1179
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	710	764	-7,1%	685	1 091	-406
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	679	707	-4,0%	732	1 204	-472
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	241	258	-6,6%	242	438	-196
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	135	130	3,8%	128	233	-105
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 176	3 168	31,8%	3 632	6 156	-2 524
- varav skärgårdstrafik	1 245	1 160	7,3%	1 115	1 672	-557
- varav pendelbåtstrafik	2 931	2 008	46,0%	2 517	4 484	-1 967

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandet har påverkats till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med december uppgår till 4 176 tusen vilket är en ökning med 31,8 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 28,7 procent jämfört med samma period 2019. Ökningen relativt 2020 beror på att restriktionerna lättades inför sommaren 2021 och under juni/juli kunde fartygen öka de tillgängliga platserna från 60 procent till 75 procent.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2112	Utfall ack 2012	Förändr. 2112-2012	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 176	3 168	31,8%	3 632	6 156	-2 524
- varav skärgårdstrafik	1 245	1 160	7,3%	1 115	1 672	-557
- varav pendelbåtstrafik	2 931	2 008	46,0%	2 517	4 484	-1 967

3.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv

Regionens trafikförsörjningsprogram för Stockholms län innebär att kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kollektivtrafiken strävar efter att vara ett attraktivt resealternativ oavsett ålder, kön eller förmåga. Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

4 Personal

Det totala antalet anställda vid trafikförvaltningen var vid slutet av året 878 varav 820 tillsvidareanställda (427 kvinnor och 393 män) samt 58 visstidsanställda. Personalomsättningen har minskat och låg vid periodens slut på 5,8 procent jämfört med 10,2 föregående år.

Den pågående pandemin har ställt stora krav på trafikförvaltningen när det kommer till att ställa om verksamheten utifrån förändrat behov och nya förutsättningar. Arbetet med kompetensförsörjning har därför haft ett särskilt fokus under 2021 i syfte att stötta verksamheten inom områden som arbetsmiljö, kompetensutveckling/omställning samt mångfald. Chefsstöd och ledarutvecklingsinsatser har också fått stort fokus, liksom implementering av arbetssätt kring distansarbete.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit prioriterade områden. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala. Den nya medarbetarpolicy som har tagits fram av Region Stockholm har fokus på medarbetarskap och ledarskap. Medarbetarpolicyn som tillika är Region Stockholms arbetsmiljöpolicy anger styrande principer för hur medarbetare och chefer inom Region Stockholm ska agera som arbetsgivare.

Resurssättning i verksamheten ska ske utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt kompetensförsörjningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen. Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, framförallt inom digitala verktyg för distansarbete. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

Trafikförvaltningen har infört månatliga pulsmätningar där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus. Vidare har Nano Learning introducerats på trafikförvaltningen, ett digitalt verktyg för kurser i mindre format vilket är ett tidseffektivt sätt att stärka medarbetarnas kunskap inom utvalda områden.

En överföring av lönesupporten till Serviceförvaltningen har genomförts.
För tredje året i rad har Nyckeltalsinstitutet utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter. Under hösten fick trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022 som är en utmärkelse som innebär att organisationen erbjuder unika karriär- och utvecklingsmöjligheter för unga talanger

4.1 Attraktiv arbetsgivare

Att vara och uppfattas som en attraktiv arbetsgivare är en viktig faktor i rekryteringsarbetet men också en förutsättning för att behålla befintlig personal. Arbetet med en gemensam kultur och grundläggande värderingar är ett kontinuerligt arbete.

Nedan följer arbeten och aktiviteter som bedrivit under året för att stärka förvaltningen som en attraktiv arbetsgivare:

- *Medarbetarenkät och extern benchmark* - under 2021 genomfördes medarbetarenkäten med frågor enbart kring hållbart medarbetarengagemang (HME) samt utsatthetsfrågor. Precis som tidigare år var trafikförvaltningen också med i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av arbetsgivare där man mäter nyckeltal inom attraktiv arbetsgivarindex (AVI) och jämställdhetsindex (JÄMIX). I kartläggningen ingår cirka 350 företag och organisationer.

- *Värderingarna i fokus & lärande kultur* - en förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare är en tydlig värdegrund som genomsyrar verksamheten. Trafikförvaltningens värderingar är Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens. Med trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan som grund byggs en lärande kultur där medarbetarna gör varandra bättre, vågar visa mod, och bidrar till att utvecklas.

- *Ledarskap och ledarutveckling* - en nyanställd chef på trafikförvaltningen introduceras till sitt uppdrag och förväntningar i rollen, bland annat genom ledarutvecklingsprogram, chefscoachning och så kallade ledarluncher med olika tema i dialog- eller föreläsningsform. Ledningsgruppsinsats med 360-utvärdering[6] (ökad självinsikt genom fokus på beteenden med bäst effekt för ledarskapet). I Rum för lärande & dialog följs genomförd utbildning inom hållbart ledarskap och hälsofrämjande arbetsplatser upp genom dialog. Regionsgemensamma insatser som Mentorsprogram och Hållbart ledarskap ger grundläggande förutsättningar för chefer att verka för en hälsofrämjande och hållbar arbetsplats. Därtill löpande utbildning kopplat till de årliga HR-processerna och utvecklingsinsatser bl.a. vid chefsmöten och chefskonferenser. I vardagen finns vägledning på intranätet i form av exempelvis trafikförvaltningens Chefshandbok.

- *Kompetensbaserad rekrytering* – fortsatt utveckling av befintligt arbetssätt genom implementering av nytt rekryteringssystem (Varbi) och fortsatt genomförande av rekrytering i egen regi med hjälp av anställda rekryterare. Leverantör kopplas på för stöd i IT-rekrytering. Ny rutin med start 1 november för uppföljning av rekryteringsprocess genom stickprov (rekryteringsgrupp, kravprofil och urval)

[6] Ledarskapsutvärdering med input från olika intressenter

- *Lönebildning* - För att åstadkomma en ökad lönespridning och en differentiering av löneökningar har trafikförvaltningen för tredje året i rad sett över processen för löneöversyn i syfte att förtydliga informationsmaterial och utbildningsinsatser till lönesättande chefer. Samverkan med arbetstagarorganisationer sker i enlighet med HÖK-avtalets intentioner[7], både inför och efter löneöversyn.

4.2 Strategisk kompetensförsörjning

En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att trafikförvaltningen ska klara sitt uppdrag. Att vara och uppfattas som en attraktiv arbetsgivare är en viktig faktor i rekryteringsarbetet men också en förutsättning för att behålla befintlig personal. Arbetet med en gemensam kultur och grundläggande värderingar är ett kontinuerligt arbete.

Trafikförvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är mycket stor. Förvaltningen konkurrerar på såväl offentlig som privat marknad. För att trafikförvaltningen över tid ska kunna attrahera/utveckla/behålla kompetens och ställa om arbetssätt i den takt som krävs för att kunna leverera på sitt uppdrag krävs en aktiv och kontinuerlig kompetensplanering. Kompetensplaneringen behöver ske utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov och samtidigt utifrån prioriteringar och intentioner i trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan.

- Det ekonomiskt ansträngda läget, till följd av pandemin, har medfört behov av en tydligare resurshantering. Detta för att undvika övertalighet. Resursbehov har i första hand lösts genom omfördelning av befintlig personal.

- Under 2021 har arbetet fortsatt med implementeringen av trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan som beslutades vid årsskiftet 2019/2020.

- Inför PU-samtalen 2021 var HeromaCompetence uppdaterat med förvaltningsspecifika kompetenser för att på ett bättre sätt ge verksamhetsnytta och möjliggöra att identifiera kompetensgap.

- Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv. I november deltog trafikförvaltningen återigen i KTH ARMADA som även i år var helt digital.

- Den rekrytering som genomförts under året har löpt på väl, dock en större försiktighet hos kandidaterna kopplat till det osäkra läget i världen. Viss IT-kompetens, teknisk samt projektledning infrastruktur är de områden som fortsatt är svårast att rekrytera till.

[7] HÖK - huvudöverenskommelsen innehåller förhandlingsprotokoll, löneavtal och allmänna anställningsvillkor samt förslag till lokalt löneavtal.

- Inom Kompetensförsörjningsrådet (fd. Bemanningsrådet) har man under 2021 tagit fram principer för konsultväxling som ska vara till stöd för beslut om konsultväxling. Tillvägagångssätt för att tekniskt följa upp detta saknas. I VP2022 ingår FC aktiviteten "Intern effektivitet" med delaktivitet "Stärkt ledarskap och organisation" som i sin tur innehåller delområdet "Konsultväxling" där man ska ta hand om kort- och långsiktiga konsultväxlingsbehov. Aktiviteten är just nu i planeringsfas. Målet är att minska konsultberoendet på kort och lång sikt samt att konsultväxling sker där det anses nödvändigt.

4.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö. Nedan följer ett axplock av aktiviteter som bedrivits under året i arbetsmiljöbefrämjande syfte:

- Trafikförvaltningens delegation av arbetsmiljöuppgifter sker genom förvaltningens arbetsordning.

- Att arbeta med den psykosociala arbetsmiljön under 2021, då en majoritet av medarbetarna har arbetat på distans, har varit utmanande. Stöd för att leda på distans har varit ett stort fokusområde.

- Månatliga pulsmätningar har införts där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus.

- Trafikförvaltningen arbetar med friskfaktorer för att skapa en bättre arbetsmiljö och har målsättningen att genom att fokusera på det friska nå lägre sjuktal. Förmånen Hälsokollen är ny för 2021 och består av en webbaserad hälsoenkät och ett uppföljande hälsosamtal via video eller telefon med en sköterska hos företagshälsovårdsbolaget Feelgood. Hälsospåret är ett aktivt arbete att uppmuntra olika former av hälsofrämjande aktiviteter på arbetstid.

- Arbete pågår med att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom organisationen. Arbete med att implementera den regionsgemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier har påbörjats och kommer att fortsätta under 2022.

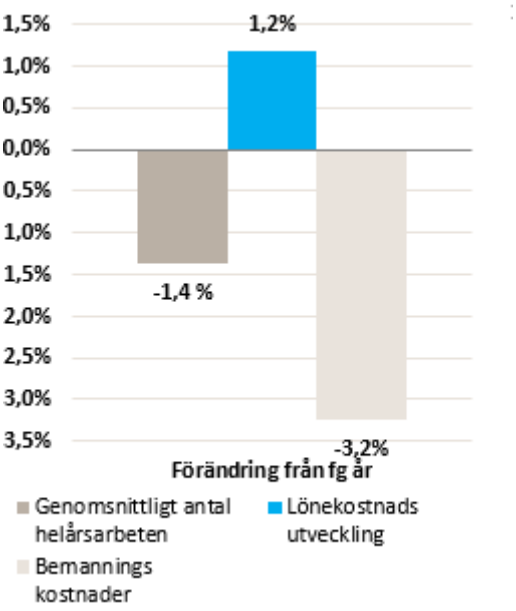
- Under året har chefer och medarbetare erbjudits ett flertal utbildningar med syfte att tydliggöra likabehandling och mångfald samt på vilket sätt det omfattas av våra processer och arbetssätt. Därtill har trafikförvaltningen tagit fram en utbildning i Likabehandling (Nano) som är obligatorisk för chefer, medarbetare och konsulter.

- Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som pågår av de centrala förvaltningarna inom regionen. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske

mellan förvaltningarna. På trafikförvaltningen sker arbetet inom ramen för Arbetsplats 2022 som är uppdelat inom tre områden, Fysisk arbetsplats, Digital arbetsplats, Nya arbetssätt. Detta kommer att skapa förutsättningar för hållbarheten som arbetsgivare över tid.

- Trafikförvaltningen och arbetstagarorganisationer förbereder för möjligheten att i början av 2022 teckna individuella avtal för distansarbete.

4.4 Helårsarbeten



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Personal - Helårsarbeten	866	875	-9	-1,4%

Utfall i jämförelse med budget

Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat marginellt jämfört med samma period föregående år. De direkta lönekostnaderna ökar främst till följd av årlig lönerevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	3,2%	3,4%	-0,2
- varav kvinnor	4,3%	4,6%	-0,3
- varav män	1,9%	2,2%	-0,3
Fördelat på period			
1 - 14 dagar	0,7%	1,2%	-0,5
15 - 90 dagar	0,6%	0,6%	0,0
91 - dagar	1,9%	1,6%	0,3

Den totala sjukfrånvaron ligger stabilt på 3,2 procent i nivå med föregående tertial. Att jämföra med 3,4 procent föregående år.

Skillnaden mellan kvinnor och män kopplat till sjukfrånvaro har ökat under pandemin. Den långa sjukfrånvaron, räknat från pandemiutbrottet våren 2020, har ökat för kvinnor med nästan 1 procent (från 2,4 till 3,4) och sjunkit med 0,3 procent för män (från 1,7 till 1,4).

En viss risk finns för ett mörkertal avseende den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av hemarbete under pandemin.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Utfall 2021	Budget 2021	Avvik utf-bu 2021	Utfall 2020	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	10 117	10 117	0	9 794	3,3%
Biljettintäkter	5 926	9 610	-3 684	5 437	9,0%
Uthyrning fordon	1 387	1 370	17	1 388	-0,1%
Uthyrning lokaler	874	888	-14	852	2,6%
Reklamintäkter	359	360	-1	352	2,0%
Övriga intäkter	2 603	1 168	1 435	3 220	-19,2%
Verksamhetens intäkter	**21 266**	**23 512**	**-2 246**	**21 043**	**1,1%**
Personalkostnader	-843	-880	36	-872	-3,2%
Köpt landtrafik (SL)	-14 063	-14 085	22	-13 321	5,6%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-410	-459	48	-397	3,4%
Drift och underhåll	-2 343	-2 541	199	-2 565	-8,7%
Övriga kostnader	-1 441	-1 043	-398	-1 138	26,6%
Verksamhetens kostnader	**-19 100**	**-19 008**	**-92**	**-18 293**	**4,4%**
Avskrivningar	-3 490	-3 587	96	-3 316	5,3%
Finansnetto	-526	-513	-13	-523	0,7%
Resultat*	**-1 851**	**404**	**-2255**	**-1 089**	

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt. Inkluderar effekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden.*

Årets resultat uppgår till -1 851 mkr och understiger budget med 2 255 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har fortsatt att ligga på en mycket låg nivå till följd av det minskade resandet i pandemins spår, medan trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[8] Analysen av uppfyllnaden av årets resultatkrav och ekonomi i balans beskrivs under avsnitt 5.1.4 och 5.2.

Kostnadsutveckling

Verksamhetens kostnader ökar med 4,4 procent jämfört med föregående år, vilket är i nivå med årets budgeterade kostnadsökning (3,9 procent). Exklusive

8 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

jämförelsestörande poster[9] respektive år är utvecklingen 4,1 procent. Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för utvecklingen, är 5,5 procent vilket framförallt är drivet av indexökning kopplat till bränsle. Drift och underhåll ökar med 1,8 procent exklusive saneringskostnaderna för Hornsberg föregående år. Personalkostnaderna minskar med 3,2 procent till följd av vakanser och återhållsamhet vid intag av resurskonsulter. Övriga kostnader minskar med 2,6 procent, exklusive jämförelsestörande poster, främst på grund av lägre kostnader för utrangeringar.

Kapitalkostnaderna ökar med 4,6 procent jämfört med föregående år vilket huvudsakligen beror på tillkommande avskrivningar när investeringar successivt färdigställs och tas i bruk.

Utfall i jämförelse med budget
Årets utfall uppgår till -1 755 mkr och understiger budget med 2 159 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger budget med 2 246 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 3 684 mkr, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Årets budget baserades på resandevolym omkring 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019), samt en kompenserande post för att möta intäktsnivån före pandemins start[10]. Till följd av smittspridningen i regionen, restriktioner och rekommendationer från myndigheter, uppgick resandet år 2021 till drygt 60 procent jämfört med ett normalår.

Skärgårdstrafikens biljettintäkter understiger budget med 1 mkr, vilket främst beror på ett lägre resande till följd av förlängda restriktioner kopplat till pandemin.

För detaljer kring biljettintäkterna se bilaga 3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[11] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Utfallet överstiger budget med 1 438 mkr vilket främst beror på det statliga bidraget för intäktsbortfall kopplat till pandemin om 1 318 mkr. Exklusive det statliga bidraget överstiger övriga intäkter budget med 120 mkr, huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (101 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part, vidaresålt bussbränsle (20 mkr), uthyrning av bussar (17 mkr), högre aktiverad medfinansiering (15 mkr) och kontrollavgifter (13 mkr). Intäkter inom sjötrafiken, främst vidaresålt bränsle, understiger budget med 42 mkr.

9 Jämförelsestörande poster inom verksamhetens kostnader år 2021 är skadestånds- och rättegångskostnader om totalt 332 mkr och år 2020 saneringskostnader i Hornsbergs bussdepå om 265 mkr.

10 Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2021 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021.

11 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Utfallet inkluderar reavinster om totalt 4 mkr.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader överstiger budget med 92 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 36 mkr genom färre anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter. Vidare noteras lägre utfall för utbildning och konferenser.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 22 mkr. Trafiken bedrivs i full omfattning och mer för att bidra till minskad smittspridning. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader inom pendeltågstrafiken (93 mkr) till följd av lägre banavgifter och incitament, samt lägre trafikslagsgemensamma kostnader (41 mkr) huvudsakligen genom färre inkomna ärenden till kundtjänsten. Därtill noteras något lägre kostnader för tunnelbanetrafiken om 3 mkr. Avvikelsen motverkas av högre kostnader inom busstrafiken (105 mkr) vilket främst beror på ökade indexkostnader för drivmedel. Vidare överstiger kostnaderna budget inom lokalbana (5 mkr), främst till följd av en ökad trafikering på Lidingöbanan, samt inom pendelbåtstrafiken (5 mkr) på grund av högre bränslekostnader.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 48 mkr bland annat genom reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge. Ordinarie fartyg har då inte kunnat trafikera skärgården och en mindre flotta av isgående fartyg har använts. Vidare noteras lägre kostnader för diverse poster, bland annat helikopter och svävartrafik, incitament och index.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 199 mkr. Trafikrelaterat drift och underhåll understiger budget med 139 mkr bland annat till följd av förskjutet underhåll på tunneltåg C20 samt inom bana, el, signal. Därtill påverkar lägre bränslekostnader inom skärgårdstrafiken vilka dock motsvaras av lägre vidarefakturering. Lägre kostnader återfinns också inom IT-driften (60 mkr) där försening i transitionen till ny IT-drift leverantör har förskjutit underhåll och projekt. Vidare noteras lägre kostnader för driftrelaterade projekt inom investeringsverksamheten om 9 mkr på grund av förskjutna projektarbeten.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 398 mkr, främst kopplat till skadestånd och rättegångskostnader (332 mkr). I övrigt noteras högre kostnader bland annat för debiterad tid om 30 mkr (färre arbetade timmar i investeringsprojekt än budgeterat), hyra av IT-utrustning (21 mkr) och specialistkonsulter (15 mkr) på grund av ett ökat behov av juridiskt stöd.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 83 mkr. En generellt lägre färdigställandetakt än budgeterat, bland annat mottagandet av C30-tunneltåg, minskar avskrivningarna mot budget med 96 mkr. Räntekostnaderna överstiger budget med 13 mkr främst på grund av diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden.

Covid-19 effekt på utfall

Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket år 2021 uppgår till -3 684 mkr. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 193 mkr. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden.

5.1.1 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Se bilaga 4 redovisning extern medfinansiering investeringar

5.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Utfall 2021	Budget 2021	Avvik utf-bu 2021	Utfall 2020	Föränd fg år %
Personalkostnader	**-796**	**-880**	**84**	**-816**	**-2,5%**
varav lönekostnad	*-516*	*-558*	*42*	*-510*	*1,2%*
spec. övertid	*-2*	*-3*	*1*	*-2*	*-22,4%*
spec. sjuklönekostnad	*-5*	*-2*	*-4*	*-6*	*-9,2%*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-262*	*-293*	*31*	*-283*	*-7,3%*
varav förändring sem- och löneskuld	*-3*	*-1*	*-2*	*-7*	*-52,7%*
varav övriga personalkostnader	*-14*	*-28*	*13*	*-16*	*-11,9%*
Inhyrd personal	**-48**	**0**	**-48**	**-56**	**-14,3%**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-843**	**-880**	**36**	**-872**	**-3,2%**

Verksamhetens personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 4-5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal minskat med 3,2 procent vilket främst beror på lägre kostnader för inhyrd personal på grund av återhållsamhet med intag av resurskonsulter på vakanta tjänster samt lägre pensionskostnader.

Utfall i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1

5.1.3 Konsultkostnader

För information om förvaltningens arbete med konsultväxling, se avsnitt 4.2 strategisk kompetensförsörjning.

Utfall i jämförelse budget

Resurskonsulter
Årets utfall för resurskonsulter uppgick till 48 mkr vilket är 8 mkr lägre än föregående år. Resurskonsulter tas in vid vakanser och annan frånvaro av anställd personal. Förvaltningen tillämpar stor restriktivitet vid intag. Resurskonsulter redovisas under Personalkostnader. Se även avsnitt 5.1.2.

Specialistkonsulter
Specialistkonsulter tas in vid tillfälligt behov av expertis som inte finns i förvaltningen. Årets utfall uppgick till 263 mkr och överstiger årets budget med 15 mkr. Avvikelsen kommer främst från ett ökat behov av juridiskt stöd i tvister. Jämfört med föregående år minskar utfallet med 30 mkr.

5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

Mkr	Tecken	Utfall	Budget	Avvikelse
Resultat		**-1851**		
Poster som skall undantas				
Diskonteringsränta (endast bolag)	+	44		
Merkostnader covid	+	125		
Ersättning merkostnad covid (från Socialstyrelsen, HSN och kcfi)	-	0		
Minskade intäkter covid (hälsosjukvård, tandvård samt trafik)	+	3685		
Statsbidrag biljettintäkter (endast TN)	-	-1318		
Reavinster	-	-4		
Utredning resultatkrav		**681**	**404**	**277**

Trafikförvaltningens ansvarsområden har ett högre resultat än budget när anvisade poster räknas av från årets utfall.

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Årets resultat uppgår till -1 851 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 2 255 mkr. I enlighet med regionledningskontorets anvisning räknas poster av enligt tabell i avsnitt 5.1.4 vid jämförelse mot årets resultatkrav. Det justerade resultatet uppgår till 681 mkr vilket överstiger årets resultatkrav om 404 mkr med 277 mkr. Därmed anses trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[12] uppfylla årets resultatkrav.

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2020-0469). För att kunna upprätthålla dagens trafikutbud med bibehållen ekonomi i balans krävs att

[12] Exklusive de enheter inom SL som FUT ansvarar för (bolag 11 och bolag 12)

trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin under såväl innevarande som kommande år. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

Den statliga kompensationen för uteblivna biljettintäkter uppgick till 1 318 mkr för Region Stockholm år 2021. Eftersom den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet beslutades i regionens budget att Region Stockholm skulle täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivå på budgeterade intäkter 2021. Regionfullmäktige beslutade 15 juni att utfärda en kapitaltäckningsgaranti till AB SL för 2021 med ett maximalt belopp för 2021 om 2 mdr kronor. I oktober avropade AB SL från kapitaltäckningsgarantin och erhöll ett villkorat aktieägartillskott om 2 mdr kronor.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. För vidare information om detta, se Ledningens åtgärder, avsnitt 1.3.

Trafikförvaltningen arbetar löpande i det dagliga arbetet med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

5.3 Investeringar

5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby, betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik i modernare fordon.

I oktober färdigställdes dubbelspåren på sträckan Täby kyrkby – Kragstalund på Kårstagrenen. Trafiken startades som planerat upp till Lindholmen. I december färdigställdes dessutom återstående banåtgärder på enkelspåret norr om Lindholmen. Nu är trafiken igång hela vägen till Kårsta. Under perioden har upphandling av entreprenader för att genomföra planskildhetsåtgärder i Frescati respektive Portvägen i Enebyberg gjorts.

Arninge station togs i drift under december i samband med färdigställande och driftsättningen av resecentret i Arninge. Projektet för resecentret är genomfört som ett gemensamt och samfinansierat projekt mellan Trafikverket, Täby kommun och trafikförvaltningen.

Under perioden har verifierande tester av de nya fordonen, X15P, fortsatt. Leverantören Stadler har, i dialog med trafikförvaltningens projekt, under perioden

arbetat fokuserat med att ta fram den dokumentation som krävs för ett fordonsgodkännande.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå innebär en ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och togs i bruk i juni. Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat på grund av förseningar i detaljplan och tillkommande behov.

Program Slussen
Program Slussen inkluderar upprustning av Söderströmsbroarna, flytt av norra teknikrummet samt utbyte av likriktarstationen Fatburen 1. Kvarstående arbetet med utbyte av likriktarstation Fatburen 1 pågår. Arbetet med flytt av norra teknikrummet kommer utföras 2022-2023, vilket är en försening mot ursprunglig tidplan. Anledningen till förseningen beror på att Stockholms stads närliggande arbeten är försenade vilket förhindrar tillgången till norra teknikrummet.

Program Röda linjens uppgradering
Under 2021 har 12 fordon sats i trafik. Totalt körs 22 fordon i trafik på Röda Linjen vilket gör det möjligt att köra 11 fullängdståg. Den första versionen av det landbaserade IT systemet har driftsatts och nästa version släpps under 2022. Covid-19 pandemins påverkan under 2020 och 2021 har gett följdeffekter på leverantörens förmåga att leverera fordon och ytterligare förseningar har skett under året. Effekterna har märkts av i logistikkedjan i underleverantörsleden och har haft påverkan genom uteblivna och försenade leveranser till Alstom. Under året tog Alstom över Bombardier vilket påverkat leveranserna av C30 till det positiva.
I slutet på året tilldelades en entreprenör ombyggnationen av verkstaden i Nybodadepån. Arbetet startar upp i början på 2022.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signalprojektet har genomfört ytterligare uppdateringar av signalsystemet i samtliga ställverk längs banan för att åtgärda brister efter tidigare uppdatering. I november genomfördes fältprov av ATC-system[13] (ombord) med förbättrade signalmottagare. Det finns kvarstående risker avseende tidpunkt för ett slutligt färdigställt ATC-system, där främsta åtgärd är att trafikförvaltningen innehåller betalning mot godkänd leverans.

Program Spårväg City
Programmet är under avslutande.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Kistagrenen avser nybyggnation av cirka 8 km spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund.

[13] Signalsystem Automatic Train Control

Trafikstart till Bromma Flygplats genomfördes under maj 2021. Åtgärder för att säkra lösningar och möta krav kopplat till flygsäkerhet vid Bromma Flygplats är genomförda och godkända. Viss risk kvarstår men testas under vintern. Det kvarstår risk att de nödvändiga åtgärderna kräver större insatser än planerat, vilket då medför behov av åtgärdsanalys.

Vattendom Ursvik har erhållits men ännu inte vunnit laga kraft. Detaljplan Kistagången har vunnit laga kraft och arbetet med detaljplan Ärvinge pågår. Det finns kvarvarande risker på hela sträckan avseende antaganden relativt verkliga markförhållanden samt kvarstående risker avseende tidplan.

Trafikverket har tilldelat entreprenad för vägport samt omledningsväg E4 vid Helenelund under kvartal 4. Förberedande arbeten i Norra Rissne samt arbeten vid dagvattentunnel vid Solvalla är genomförda enligt plan. Intensivt arbete med projektering tillsammans med totalentreprenören Bromma Flygplats – Helenelund pågår. Produktion av nya fordon pågår i enlighet med plan.

Program Saltsjöbanan
Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsåtgärder. Detaljplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby har fastställts av mark- och miljödomstolen. Överprövning har begärts hos mark- och miljööverdomstolen som dock avslog begäran i början av december. Järnvägsplanerna för dessa mötesstationer har fastställts av Trafikverket under perioden. Båda järnvägsplanerna har överklagats till regeringen. Ny tidplan för genomförande har sedan tidigare beslutats till 2023 istället för 2022 med anledning av den tidskrävande processen att få samtlig planer lagakraftvunna. En förutsättning för att denna plan nu ska hålla är att båda järnvägsplanerna kan vara lagakraftvunna senast under T2 2022.

Under perioden har delprojektet för lokala bulleråtgärder inom programmet startat upp arbetet för dessa åtgärder. Vidare har arbetet med konvertering av två tunnelbanefordon, C6, till ett fordonspar, C10/11 för Saltsjöbanan påbörjats. Stockholms stads Slussen projekt påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen negativt och risken för försening kvarstår. Utdragen tidplan innebär även risk för fördyringar, vilket medför en översyn av programmets resurssättning.

Bussterminal Slussen
Stockholm Stad är byggherre och projektledare och deras arbeten med bergsprängning är färdigställda. Efterarbeten pågår. Entreprenader för stomkomplettering, installationer, markentreprenader och byggservice är upphandlade och påbörjade. På grund av kvalitetsbrister i berget har flera av Stockholm stads entreprenader startat senare än planerat.

Projektet bevakar Stockholm Stads leveranser. Produktionstidplan och slutkostnadsprognos baseras på Stadens rapportering. Det finns risk för utgiftsökning och tidsförskjutning, uppföljning med Stockholms stad sker löpande. Ersättningstrafik levereras kontinuerligt enligt plan.

Danviksbron

Objektet avser byte av den gamla norra Danviksbron som betjänar Saltsjöbanans trafik samt med en körbana för kollektivtrafik, busstrafik från Nacka mot Slussen. Trafikförvaltningen bygger men projektet samfinansieras med Stockholm Stad då båda parter äger bron. Under perioden har aktiviteterna inom ramen för planeringsfasen för objektet Norra Danviksbron slutförts. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden under december.

Nya Spårvägsmuseet
Nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden ersätter tidigare museibyggnad på Södermalm. Utställningsentreprenaden pågår och invigningen är planerad till 2022.

Handen Bussterminal
Bussterminalen med åtta påstigningsplatser bakom glasdörrar invigdes i april. Busshållplatser efter väg försvinner och resenärer och personal erbjuds en god inomhusmiljö. Slutreglering mellan parterna pågår samt en stämning mot entreprenören, vilken hanteras av Haninge Life. Kvarvarande risker inkluderar förutom slutregleringsdialog med de finansierande parterna om kostnadsfördelning även pågående tvist med en entreprenör. Riskerna hanteras genom avtalsförvaltning med parterna samt bevakning av tvistelösning i domstol.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Sex nya fordon av typ A35B är framgångsrikt levererade till Spårväg City och går i kommersiell trafik.

C20 – uppgradering
C20 uppgraderingen moderniserar tunnelbanefordonen med flera livstidssäkrande åtgärder såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning. Under året har serieproduktionen startat och samtliga produktionslinor är igång. Det kvarstår en utmaning för leverantören att hålla stabilitet i produktionslinorna och leverera enligt plan 2022.

Problem med transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet kan också medföra ytterligare förseningar. Risken hanteras genom prioritering mellan transporter av dessa fordon och ordinarie trafik.

Totalt går 14 ombyggda C20-tåg i ordinarie trafik. Totalt är 46 fordon ombyggda vid året slut.

Bussterminal Slussen Brukarspecifik inredning
Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar detta projekts tidplan och färdigställande. Projekteringen är i det närmaste klar och upphandlingar av material och tjänster har påbörjats för att säkra material. Det pågår detaljplanering av installationsarbeten som ska genomföras i nära samarbete med Stockholm stad.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
För Saltsjöbanans slutstation är Stockholm Stad byggherre och projektleder de stomarbeten som ska utföras. Därefter bygger och projektleder trafikförvaltningen de installationer som krävs för perrong och station. Arbete med fastställande av systemhandling och projektering av bygghandling pågår. Dessutom pågår även ett

utredningsarbete för lokalbanas hastighet inom stationen med syftet att säkerställa en tätare trafik.

Projekt bussterminal Slussen påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanans slutstation negativt och risken för försening kvarstår. Utdragen tidplan innebär även risk för fördyringar, vilket medför en översyn av programmets resurssättning. Upphandling för tunnelbaneuppgång Krysset pågår. Produktionen beräknas påbörjas våren 2022 och slutföras 2023. Projekteringen för Norra entrén har pausats och avvaktar stadens kringliggande projekt.

Lilla Lidingöbron
Projektering av signal, kontaktledningar och spår samt växlar på bron har genomförts och pågår fortsatt. Tydliggörande av gränsdragningen i avtalet med Lidingö stad pågår i dialog med Lidingö.

Lidingös leverantör är försenad med byggandet av bron och trafikförvaltningens arbeten påverkas. Kontinuerlig dialog med Lidingö och dess leverantör hanterar risken.

Livstidsförlängning gröna linjen
I slutet av 2020 fattades genomförandebeslut av regionfullmäktige om Livstidförlängning av gröna linjen. Arbetet påbörjades i slutet på december 2020 och under 2021 har fokus legat på utveckling av åtgärder för implementering. Projektet fortskrider enligt plan. Tekniska utvecklingsbehov i delar av signalsystemet och säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet innebär tillsammans risker avseende tidplan. Riskerna hanteras genom aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen och kontinuerlig dialog med Transportstyrelsen.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B
Löpande underhåll sker enligt kilometeruttag på pendeltågsfordonen. Fordonen trafikerar idag färre utbudskilometer då det finns fler fordon att tillgå. Därmed sker leveransen med en viss försening i genomförandet. Vidare har en översyn skett i vilken underhållsintervaller delvis justerats, även detta ger en upphov till en förskjutning framåt i tiden mot tidigare plan.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandlingar klara för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper. Hissupphandlingen har genomförts enligt plan med tilldelningsbeslut i mitten av augusti. Tilldelning och kontraktsskrivning pågår av rulltrappor och rullramper efter en försening på grund av tidigare överprövningar.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och ut för att effektivt kunna underhålla pendeltågs X60-flotta, projektet är uppdelat i sju stycken huvuddelar. Huvuddel 1 omfattande tre nya uppställningsspår är slutbesiktade, sista överlämning sker februari 2022. Markarbete pågår i huvuddel 2, vilket omfattar överliggningsrum, parkering och teknikbyggnader. För huvuddel 3-7, vilket omfattar depåupprustning pågår framtagande av en kalkylerbar systemhandling

Det finns risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättning, eftersom ombyggnad sker samtidigt som depån är i drift. Denna risk minimeras genom att

genomförandet planeras i olika huvuddelar tillsammans med verksamheten. Uppdelningen i huvuddelar möjliggör även förnyad upphandling i händelse av att fördyrningar av huvuddelar anses orimliga.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
De sista kvarvarande arbetena försenades på grund av covid-19. Objektet är under avslut.

Rissne tunnelbanedepå
Objektet omfattar en ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå. Under året har förfrågningsunderlag fastställts och skickats ut till marknaden. Marknaden svarade med anbud på de olika entreprenaderna i slutet på året och tilldelning beräknas ske under 2022.

Det finns risk för försening och fördyring på grund av komplexiteten i ombyggnationen med flera andra projekt som sker samtidigt såsom till exempel C30 och CX avveckling. Detta hanteras genom koordinering och samverkan mellan de olika projekten. Det finns även risk för att upphandling av ny driftoperatör för tunnelbanan under 2023-2024 medför sent inkomna ändringar och krav på objektets omfattning, vilket kan medföra försening och fördyring. Detta hanteras genom nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess. Ytterligare finns risk för förseningar och fördyringar om konflikt med trafikdrift uppstår. Detta åtgärdas genom nära samverkan med operatören för att minimera utfall av eventuell driftspåverkan samt försening i tidplan.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Under perioden har arbetet med den fördjupade utredningen för att säkerställa rätt åtgärder med optimering av ekonomi slutförts och en omfattning av åtgärder har kunnat fastställas. Upphandling av leverantör/er för genomförandet av dessa åtgärder har därmed kunnat påbörjas. Under perioden har dessutom de akuta felavhjälpande åtgärderna på fordonen startat upp.

Då X10p fordonen är gamla och delvis innehåller ålderstigen teknik finns risk att det inte går att upphandla resurser med rätt kunskap. Vissa inledande leveranser har kontrakterats men är en fortsatt risk vilken hanteras genom stöd av sektion Inköp och Upphandling samt analys av marknaden och identifiering av lämpliga leverantörer. Som en följd av genomförda riskanalyser förknippade med fordonens ålder har avtal för komponenthantering tecknats med strategisk leverantör. Detta för att säkra reservdelstillgång under fordonens önskade kvarvarande livslängd.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen genomförs samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under tredje tertialet 2021 har entreprenadarbetena för etapp 2 fortsatt och genomförts under pågående trafikavstängning fram till trafikstart 12 december. Under perioden har, på grund av vissa brister i leveransen, arbeten behövt genomföras med tvåskift och helger för att ta igen tid. Brister i banstabilitet på sträckan är omhändertagen så att trafiken kan starta som planerat.

Banåtgärder Söderströmsbron

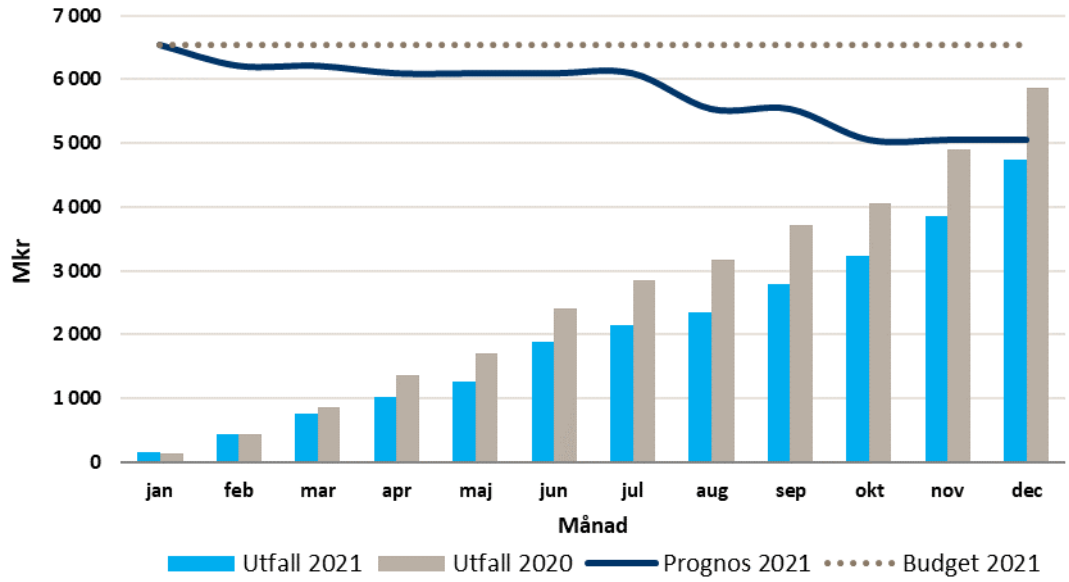
Under perioden har långsliprar installerats på flottbroarna mellan Gamla stans plattform och stålbroarna Även tillkommande reinvesteringsbehov för Söderströmsbron har identifieras. För att minimera resenärspåverkan sker ingen produktion under 2022 utan växelarbeten planeras först påsken 2023.

Depå Alkärrshallen
Den sista åtgärden inom projektet blev förskjuten på grund av covid-19 hos godkännande part men är nu driftsatt och överlämnad till förvaltning. Slutbevis kvarstår, i övrigt är projektet avslutat.

Högvärdeskomponenter X60B
Leverans sker löpande. Under året har vissa förseningar av leveranser förekommit relaterat till covid-19.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd och slutbesiktningar gjorda med kommentarer. Diskussioner pågår med leverantören om åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt ekonomiska ersättningar.

Kamera och Monitorutrustning Pendeltåg
Installation av kamera och monitorutrustning på samtliga 129 st pendeltågsfordon i X60 flottan med syfte att tillgodose säker dörrstängning och avgångsrutiner från förarhytten. Projektet startades upp i september och befinner sig i designfasen. Mock-up installation av utrustning på ett fordon kommer att genomföras i november. Under första kvartalet 2022 kommer typtester att genomföras. Serieinstallation är planerad att starta sommaren 2022.



Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 4 753 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 73 procent jämfört med årsbudgeten på 6 538 mkr.

5.3.2 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2021	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år	Färdig-ställande år GF-beslut
Program Roslagsbanans utbyggnad	510	636	-126	80%	8 587	10 450	10 450	0	82%	2026	2026
Program Bussdepåer	110	174	-64	63%	3 328	3 982	3 909	73	85%	2025	2020
Program Slussen	12	31	-19	38%	394	439	439	0	90%	2023	2019
Program Röda linjens uppgradering	579	1 528	-948	38%	6 690	10 710	10 710	0	62%	2027	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	18	13	5	140%	5 534	5 581	5 541	40	100%	2023	2020
Program Spårväg City	1	0	1		2 946	2 946	0	2 946		2021	2017
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	656	781	-125	84%	2 931	6 522	4 936	1 585	59%	2025	2023
Program Saltsjöbanan	31	68	-37	45%	1 394	1 835	1 835	0	76%	2027	2026
Bussterminal Slussen	707	631	76	112%	2 345	3 388	3 388	0	69%	2025	2023
Danviksbron	7	8	-1	83%	20	248	225	23	9%	2027	2027
Nya Spårvägsmuseet	24	0	24		206	215	0	215		2022	2021
Handen Bussterminal	36	0	36		253	257	0	257		2022	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	23	0	23		192	192	0	192		2021	2019
C20 - uppgradering	133	351	-218	38%	641	1 453	1 453	0	44%	2024	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inred	12	39	-27	30%	32	234	234	0	14%	2025	2023
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slusse	26	83	-57	31%	93	1 012	1 026	-14	9%	2027	2026
Lilla Lidingöbron	32	32	0	100%	74	132	132	0	56%	2023	2022
Livstidsförlängning gröna linjen	49	76	-27	64%	113	412	412	0	27%	2026	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	67	78	-12	85%	67	626	626	0	11%	2026	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	67	192	-125	35%	753	1 494	1 500	-6	50%	2026	2019
Utbyggnad av Älvsjö depå	101	141	-39	72%	168	865	865	0	19%	2026	2025
Förstärkning innertak Fridhemsplan	5	0	5		314	314	0	314		2021	2020
Rissne Tunnelbanedepå	55	183	-128	30%	92	632	632	0	15%	2025	2024
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	8	23	-15	36%	10	127	150	-23	7%	2028	2023
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	102	77	25	132%	162	186	182	4	89%	2023	2021
Banåtgärder Söderströmsbron	17	24	-7	72%	168	180	180	0	93%	2022	2020
Depå Alkärrshallen	2	0	2		121	121	0	121		2021	2020
Högvärdeskomponenter X60B	32	16	16	205%	71	121	70	51	101%	2023	2023
SL Lås	9	30	-21	31%	346	401	401	0	86%	2022	2017
Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	19		19		19	293	0	293		2023	2023
Totalt	**3 448**	**5 215**	**-1 767**	**66%**	**38 063**	**55 368**	**49 297**	**6 071**	**77%**		

Avvikelse per specificerat investeringsobjekt med genomförandebeslut

Program Roslagsbanans utbyggnad
Utfall för året understiger budget med 126 mkr. Avvikelsen beror dels på att budgeterade medel för risk och osäkerheter inte har fallit ut under året. Utöver det har betalpunkter för fordonsleveranser skjutits framåt i tid och slutreglering i flera entreprenader i Vallentunadepån försenats på grund av förskjutna garantiarbeten. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i förnyat genomförandebeslut och nuvarande prognos är 2026.

Program Bussdepåer
Utfall för året understiger budget med 64 mkr. Avvikelsen beror på förseningar i entreprenad nybyggnation av bussdepån i Tomteboda (- 14 mkr). Entreprenören försenades i sin entreprenad och följde inte den tänkta framdriften enligt ursprunglig tidplan vilket innebär att utgifter, slutreglering av entreprenad och ÄTA (ändring tillägg och avgående) arbeten är skjutna till 2022.

Avvikelsen är även hänförlig till projekt Enlunda (- 50 mkr) beroende på förskjutning av entreprenadstart från år 2020 till år 2023 i enlighet med ny tidplan och justerad omfattning. Totalprognosen överstiger totalbudget med 73 mkr. Avvikelsen beror på en ny prognos för projekt Enlunda. Arbete med kravställning och innehåll pågår för justerad lägre totalprognos. Programmet omfattar ett flertal bussdepåer där samtliga är driftsatta förutom Enlunda. Prognos för färdigställandeår för Enlunda är 2025.

Program Slussen
Utfall för året understiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror främst på att arbeten med Norra Teknikrummet är framflyttade till att utföras år 2022 till 2024 på grund av externt tillfogade skador som måste åtgärdas först. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2019 och nuvarande prognos är 2023. Avvikelsen beror på förseningar i beroenden till Stockholm stads arbeten kring Slussen samt förseningar i projektering och upphandling.

Program Röda Linjens uppgradering
Utfall för året understiger budget med 948 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av fordonsleveranser. Leverantören har inte kunnat leverera enligt överenskommen tidplan och avtal. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.
Prognos för färdigställande år är 2027.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Utfall för året överstiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i signalprojektet på grund av att leverantören inte levererat enligt överenskommen tidplan. Förseningarna har inneburit att utgifter förskjutits till 2021. Totalprognosen överstiger totalbudget med 40 mkr. Avvikelsen beror på fördyringar på grund av försenad leverans av signalsystemet. Prognosen är dock inom ramen för programmets genomförandebeslut på 5 678 mkr. Prognos för färdigställandeår är 2023.

Program Spårväg City
Programmet håller på att avslutas och objektet är därför inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Utfall för året understiger budget med 125 mkr. Avvikelsen beror främst på försenade arbeten i totalentreprenaden för sträckan Bromma flygplats-Helenelund samt på pausat arbete för depå i Rissne. Därutöver har överklagan av entreprenadupphandling och försenade detaljplaner lett till att planerade arbeten har förskjutits i tid.
Detta motverkas av att det under året har uppstått ökade utgifter för hantering av säkra lösningar och krav kopplat till flygsäkerhet vid Bromma flygplats

Totalprognosen överstiger totalbudget med 1 586 mkr. Avvikelsen beror på stora förseningar i detaljplaneprocesser och tillstånd, överprövningar av entreprenader samt fördyringar i entreprenader. Förnyat genomförandebeslut på 6 522 mkr är taget i trafiknämnden oktober 2021. Färdigställandeår i förnyat genomförandebeslut och prognos är 2025.

Program Saltsjöbanan
Utfall för året understiger budget med 37 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av entreprenadarbeten för kompletterande bulleråtgärder från år 2021 till 2022. Även

uppstart av entreprenader för mötesstationerna och konvertering av fordon är förskjutna till 2022. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i förnyat genomförandebeslut är 2026 och nuvarande prognos är 2027. Avvikelse är kopplad till estimat för när slutregleringar beräknas inkomma.

Bussterminal Slussen
Utfall för året överstiger budget med 76 mkr. Avvikelsen beror på att stadens upparbetning i kvartal 4 blev högre än budgeterat. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2023 och nuvarande prognos är 2025 enligt Stockholm stad tidsplan. Avvikelsen beror på förseningar i bergentreprenad.

Danviksbron
Utfall för året är i linje med budget. Totalprognosen överstiger totalbudget med 23 mkr. Avvikelsen beror framförallt på ökade stålpriser, ökade utgifter för mekanik och styrning samt högre byggherreutgifter jämfört med antaganden gjorda i tidigt skede. Genomförandebeslut på 248 mkr är fattat i trafiknämnden december 2021. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos är 2027.

Nya Spårvägsmuseet
Utfall för året överstiger budget med 24 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i projektet till följd av Covid-19-pandemin, vilket inneburit fördyringar. Flertalet oförutsedda arbeten har tillkommit orsakat av byggnadens skick och ålder. Detta har resulterat i att arbeten har skjutits över till 2021 samt föranlett ett försenat öppningsdatum av museet. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021.

Totalprognosen är 215 mkr. Objektet beviljades en utökad investeringsram om 191 mkr i Trafiknämnden oktober 2020. Detta visade sig dock snart vara otillräckligt, främst på grund av att den andra vågen av pandemin påverkade projektet negativt under vintern 2020/2021. Ett förnyat genomförandebeslut på 215 mkr är beslutat i Trafiknämnden i maj 2021. Prognos för färdigställandeår är 2022.

Handen bussterminal
Utfall för året överstiger budget med 36 mkr. Avvikelsen beror på att inredningsentreprenadens färdigställande försenats från år 2020 till 2021 samt på fördyringar av entreprenaden i projektets slutskede till följd av tillkommande oreglerade arbeten. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021. Investeringsutgiften bedöms öka ytterligare då utökad finansiering från parterna hanteras genom medfinansiering. Invigning och trafikstart är genomförd under april 2021. Prognos för färdigställandeår är 2022.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Utfall för året överstiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror på att leverans av den sista spårvagnen i projektet försenades på grund av Covid-19. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021, men finansiering finns i investeringsplan 2020. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på leveransförseningar. Sista fordonet PTO:ades (Preliminary take over) första kvartalet 2021.

C20 uppgradering

Utfall för året understiger budget med 218 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplan med cirka 12 månader. I budget 2021 var 115 leveranser av C20 fordon beräknade medan utfallet blev 32 stycken. Fordonsleveranserna förskjuts främst till 2024. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Prognos för färdigställandeår är 2024.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Utfall för året understiger budget med 27 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av upphandlingar, kopplad till granskning av upphandlingsdokumentation som ska ske tillsammans med Stockholms stad. Arbeten med brukarspecifik inredning är förskjutet i förhållande till stadens tidplan avseende Bussterminalen och beräknas nu kunna påbörjas mot slutet av år 2022. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2023 och nuvarande prognos är 2025. Avvikelsen beror på förseningar av bussterminalen i Katarinaberget, vilket i sin tur beror på förseningar av bergentreprenad.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Utfall för året understiger budget med 57 mkr. Avvikelsen beror främst på projektering som tar längre tid vilket i sin tur medför senareläggning av upphandlingar och entreprenadstart. Totalprognosen understiger totalbudget med 14 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av utredning för upprustning tunnelbana. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2026 och nuvarande prognos är 2027. Driftsättning av Saltsjöbanans station vid Slussen är beroende av driftsättning av bussterminal Slussen, vars färdigställande är förskjutet.

Lilla Lidingöbron
Utfall för året är i linje med budget. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2022 och nuvarande prognos är 2023. Avvikelsen beror på att Lidingö stads entreprenör är försenad.

Livstidsförlängning gröna linjen
Utfall för året understiger budget med 27 mkr. Avvikelsen beror på att tidplanen har reviderats vilket innebär att utvecklingsutgifter från leverantör av signalsystem förskjutits från 2021 till kommande år. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslutet och nuvarande prognos är 2026.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B
Utfall för året understiger budget med 12 mkr. Avvikelsen beror i huvudsak på att det under 2021 pågått ett arbete kring optimering av underhållsplanen för de lågfrekventa underhållet, vilket har resulterat i att vissa underhållspaket fått utökade underhållsintervall. Specifikt gäller detta 5 och 10 års underhållen för både X60/A samt X60B. Den ekonomiska konsekvensen av detta blir att utgifter förskjuts framåt i tiden med hänvisning till de utökade underhållsintervallen. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos är 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Utfall för året understiger budget med 125 mkr. Avvikelsen beror på att rulltrappsupphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten och därmed senare start av genomföranden. Tilldelningen för hiss och rulltrappsupphandlingen är nu klara och arbetet med entreprenaden har påbörjats.

Totalprognosen understiger totalbudget 6 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av Nybohovshissen. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos är 2026. Avvikelsen beror dels på svårigheter att finna leverantörer för att göra dessa arbeten, bland annat har man haft ett tillbakadraget anbud, samt en överprövning hos förvaltningsrätten och kammarrätten, dels har man glesat ut investeringsarbetena för att minimera resenärspåverkan.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Utfall för året understiger budget med 39 mkr. Avvikelsen beror främst på att risker som var budgeterade inte kommer att falla ut under året samt på att de planerade förberedande arbetena för spår 1 och 2 flyttats fram till år 2022 bland annat på grund av Covid -19. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2025 och nuvarande prognos är 2026. Avvikelsen beror främst på att färre spåravstängningar än ursprunglig plan kan göras samt att Trafikverkets sommar- och påskavstängningar påverkar tillgängligheten. Även pandemin har påverkat tidplanen för projekteringen eftersom depån har haft besöksförbud.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Utfall för året överstiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror på huvudsakligen på att färdigställande tagit längre tid än beräknat och försenade materielleveranser på grund av Covid-19. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på att projektet var behäftat med mycket stora risker avseende arbetsmiljö, produktionsmetoder, leverantörer och samordning. Arbetet var långt mer komplext att utföra än förväntat.

Rissne tunnelbanedepå
Utfall för året understiger budget med 128 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att upphandling av projektör och systemhandling tagit längre tid än budgeterat. På grund av upphandlingstekniska anledningar kunde ej systemhandlingsprojektören fortsätta och ny upphandling av projektör krävdes till kommande bygghandlingar, vilket bidragit till en tidsförskjutning på cirka 6 månader. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Prognos för färdigställandeår är 2025.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Utfall för året understiger budget med 15 mkr. Avvikelsen beror på ett tidigt antagande som gjordes i uppstarten av objektet. Aktuell prognos är baserat på en mer detaljerad planering där flera större arbeten har förskjutits jämfört mot tidigare plan. Totalprognosen understiger totalbudget med 23 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering av investeringsutgifter till driftskostnad avseende reparationskostnader och abonnemangsavgifter för fordonens bromsdatorer samt tillhörande system. Prognos för färdigställandeår i genomförandebeslut är 2028.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Utfall för året överstiger budget med 25 mkr. Avvikelsen beror på att underlaget för budget togs fram innan upphandlingen av entreprenör för upprustning av Lindholmen – Kårsta var gjord, därav var periodiseringen för kommande entreprenad osäker. Totalprognosen överstiger totalbudget 4 mkr. Prognosen överensstämmer med genomförandebeslutet, som uppgår till 186 mkr. Avvikelsen mot budget beror på att

omfattningen av projektet inte hade specificerats i detalj till budgetunderlaget. Efter budgetens fastställande har omfattningen tydliggjorts, och utförandet har påbörjats. I samband med detta har behov av ytterligare åtgärder tillkommit, vilka ryms inom ramen för genomförandebeslutet. Prognos för färdigställandeår är 2023.

Banåtgärder Söderströmsbron
Utfall för året understiger budget 7 mkr. Avvikelsen beror på att trafikomläggning till spår D inte har kunnat utföras som planerat påsken 2021 och inte heller det planerade växelbytet. Detta på grund av att det inte varit möjligt att stänga av trafiken under rådande pandemi. Arbeten beräknas utföras år 2023. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Prognos för färdigställandeår är 2022.

Depå Alkärrshallen
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på försening av produktleveranser samt på effekter av Covid-19. Projektet är under avslut. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 och nuvarande prognos beräknas till slutet av 2021. Avvikelsen beror främst på utmanande arbetsplanering och förlängd projekttid på grund av pandemi och leveransförseningar.

Högvärdeskomponenter X60B
Utfall för året överstiger budget med 16 mkr. Avvikelsen beror på tidigarelagda utgifter avseende högvärdeskomponenter, verktyg och boggier. Totalprognosen överstiger totalbudget med 51 mkr. Avvikelse beror i huvudsak på beslut om att inkludera ytterligare 7 st boggier i objektet. Ett förnyat genomförandebeslut på 121 mkr är taget i trafiknämnden i oktober 2020 avseende detta. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos är 2023.

SL Lås
Utfall för året understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att trafikförvaltningen har beslutat att pausa SL Lås offline delen i projektet på grund av svårigheter att erhålla avtalad leverans från den upphandlade leverantören samt osäkerheten kopplad till aktuell säkerhetslagstiftning. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2017 och nuvarande prognos är 2022.
Totalprognos är oförändrad mot totalbudget. Projektet SL Lås kommer avslutas under 2022 efter avslutade förhandlingar med leverantörer.

Kamera- monitorutrustning pendeltåg
Utfall för året överstiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror på att genomgörandebeslut för detta objekt togs i Trafiknämnden i juni 2021. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2021. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos är 2023.

5.3.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investerings utgift, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Program Kistagrenen	Förnyat genomförandebeslut	6 522	2021-10-19	
Anpassning trafikstyrningssystem bef. tunnelbana	Delning i 2 objekt; "Manöversystem röd och blå linje" och "Effektiv trafikledning" samt genomförandebelsut för "Manöversystem röd och blå"	541	2021-12-14	
Upprustning Södra Götgatan	Förnyat planeringsbeslut	14	2021-12-14	

5.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

:

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar mkr	Utgift 2112	Budget 2021	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2 964	4 432	-1 468	67%
Ersättningsinvesteringar	1 789	2 106	-317	85%
Totalt investeringar	**4 753**	**6 538**	**-1 785**	**73%**

Upparbetningsgrad för nyinvesteringar är 67 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 85 procent, vilket ger en total upparbetning på 73 procent.

5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)

Genomförda försäljningar

Försäljningsobjekt	Fastighets/ inventarie-beteckning	Verksamhet	Hyresgäst	Avtal tecknas	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisas i period	Kommentar
del av mark	del av Roslags-Näsby 2:1	Kollektivtrafik	e/t	2020-05-08	2,1 mkr	T3 2021	Delvis bytestransaktion med Besqab
del av mark	del av Vallentuna-Rickeby 1:99	Kollektivtrafik	e/t	2020-06-08	0,1 mkr	T3 2021	Bytestransaktion Vallentuna kommun

Under det tredje tertialet genomfördes två fastighetsförsäljningar inom program Roslagsbanan, med ett samlat realisationsresultat på 2,2 mkr.

5.5 Resultatdisposition (tkr)

Trafikförvaltningen	2021-12-31
Landstingskapital vid årets ingång	972
Fritt eget kapital vid årets ingång	14 140
Resultatdisposition reglerat 2021	-14 140
Årets resultat	10 585
Fritt eget kapital vid årets utgång	*10 585*
Summa eget kapital vid årets utgång	**11 557**

AB SL (bolag 10 & 11)*	2021-12-31
Aktiekapital vid årets ingång	4 000 000
Bundna reserver vid årets ingång	138 815
Ändring fond för utvecklingsutgifter	142 231
Bundet eget kapital vid årets utgång	*4 281 046*
Fritt eget kapital vid årets ingång	*1 384 697*
Kapitaltillskott	2 000 000
Fusionsresultat	-134 583
Ändring fond för utvecklingsutgifter	-142 231
Årets resultat	-1 971 312
Fritt eget kapital vid årets utgång	*1 136 570*
Summa eget kapital vid årets utgång	**5 417 616**
* = legala bolaget dvs ink bolag 11	

SL Finans AB	**2021-12-31**
Aktiekapital vid årets ingång	100
Bundna reserver vid årets ingång	20
Bundet eget kapital vid årets utgång	*120*
Fritt eget kapital vid årets ingång	*2*
Årets resultat	-16 370
Fritt eget kapital vid årets utgång	*-16 368*
Summa eget kapital vid årets utgång	**-16 248**
WÅAB	**2021-12-31**
Aktiekapital vid årets ingång	8 000
Bundna reserver vid årets ingång	3 211
Ändring fond för utvecklingsutgifter	-752
Bundet eget kapital vid årets utgång	*10 459*
Fritt eget kapital vid årets ingång	*115 595*
Ändring fond för utvecklingsutgifter	752
Årets resultat	-14
Fritt eget kapital vid årets utgång	*116 333*
Summa eget kapital vid årets utgång	**126 792**

5.6 Balansräkning

Balansräkning Mkr	2021-12-31	2020-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	67 395	66 149	1 246
Omsättningstillgångar	6 672	3 213	3 459
varav kassa och bank	3 168	*1 699*	*1 469*
SUMMA TILLGÅNGAR	**74 067**	**69 362**	**4 705**
Eget kapital	7 370	7 253	**117**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	1 034	1 276	**-242**
Skulder	**65 663**	**60 833**	**4 830**
varav			
Långfristiga skulder	53 480	*52 372*	*1 109*
Kortfristiga skulder	12 182	*8 461*	*3 722*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**74 067**	**69 362**	**4 705**

5.7 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys Mkr	2021-12-31
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 873
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-4 682
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 278
Årets kassaflöde	1 469

6 Digitalisering

6.1 Digitaliseringsinitiativ

Trafikförvaltningen har stor potential i att nyttja digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Att använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation. Rätt nyttjat kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

I denna verksamhetsberättelse finns på olika ställen beskrivningar om digitala arbetssätt, vilka har ökat i omfattning till följd av pandemin och som även bidragit till en snabbare ökningstakt.

Under 2021 har arbetet med att implementera digitaliseringsstrategin, utveckla en digitaliseringsplan och revidera digitaliseringsmålbilden löpt på enligt plan.
Genom innovation och digitalisering har attraktiva tjänster utvecklats för resenärerna. Ett exempel är trafikförvaltningens projekt för nya biljett- och betallösningar som rullat på och realiserat nya leveranser och nyttor löpande (se vidare kap väsentliga händelser).

Inom området trafikinformation pågår flera stora digitaliseringsinitiativ. Förvaltningen har bland annat utvecklat en trängselprognosmotor med data för pendeltågen, och arbete pågår att inkludera flera trafikslag. Data för positionering av alla bussar och båtar finns nu tillgängligt, vilket är ett viktigt steg i förvaltningens fortsatta utveckling av nya tjänster till resenärerna.

Efterhand som de nya C30-vagnarna tågen anpassats till Stockholms tunnelbana blir fler och fler uppkopplade funktioner klara att användas fullt ut. En av de stora fördelarna med C30, ur trygghetssynpunkt, är möjligheten att trådlöst överföra information från videoövervakningssystemet. Något som även kommer vara möjligt på de äldre tunnelbanevagnarna av C20-modell som nu byggs om. Det faktum att C30 är ett uppkopplat tåg ger också andra fördelar, som kanske inte märks för resenärerna under resan men som ändå bidrar till att göra de nya tågen driftsäkra och kostnadseffektiva. Bland annat kan underhåll planeras långt i förväg genom att tåget pratar med systemen på landsidan

Inom projekt videoanalys har spårbeträde realiserats under året med syfte att automatiskt detektera spårbeträde på 14 stationer. Funktionen togs i drift under november och har redan realiserat nytta och räddat liv.

7 Pågående rättsprocesser (tvister)

Förvaltningen har under perioden haft två större pågående tvister, dessa rör sprickor på tunnelbanevagnar samt signalsystemet på röda linjen.
AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador på fordonstyp C20. Dom i denna tvist har erhållits i januari 2022. AB SL:s yrkanden ogillades och AB SL förpliktades att ersätta motparten för rättegångskostnader 85 msek samt att slutligt betala skiljedomskostnaderna 12 msek.

Hitachi Rail STS Sweden AB, påkallade under 2018 skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen. Slutlig dom erhölls i december 2021 och resulterade i ersättning till motparten om 500 msek jämte ränta.

8 Förväntad utveckling 2022

Resandet kommer vara fortsatt begränsat med förändrade resandemönster under 2022, bland annat som en som en konsekvens av fortsatta restriktioner. Trafikförvaltningen fortsätter att upprätthålla full trafik trots färre resenärer och planerar för att, när restriktionerna hävts, få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken. Ett fullt trafikutbud och en ekonomi i balans förutsätter under dessa omständigheter att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin, i syfte att kollektivtrafiken ska kunna upprätthållas i sådan omfattning att trängsel och därmed ökad smittspridning minimeras.

För 2022 är trafikförvaltningens budgetantagande att i storleksordningen en resenär av fem fortsatt kommer att välja bort kollektivtrafiken, vilket skulle innebära 2,3 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört med det tidigare beslutade budgetunderlag. Det är prioriterat att så snart som möjligt välkomma resenärerna tillbaka och få upp resandet inom kollektivtrafiken. För att bidra till de högt uppsatta nationella och regionala klimatmålen måste kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen stärkas. Åtgärder för att locka tillbaka resenärer samt attrahera nya resenärer kommer att prövas såsom att anpassa trafikutbudet, nya flexibla biljettyper och ett utökat utbud av servicetjänster.

Trafikförvaltningen kommer att förbereda nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid förändringar av resandet jämfört med tidigare prognoser. Det behöver göras med god framförhållning eftersom planeringen av kollektivtrafiken har långa ledtider. På längre sikt väntas fortfarande Stockholms befolkning växa med omkring 50 procent de kommande 30 åren. Stockholmsregionen ska också sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafikförvaltningens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål.

Framtidsbygget fortsätter därför även under 2022. Den omfattande och långsiktiga satsningen för att utöka kollektivtrafikens kapacitet fortsätter. Det befintliga kollektivtrafiksystemet i Stockholms län är omfattande och på sina håll till åren kommet, det gäller inte minst tunnelbanan vars äldsta delar är över 70 år gamla. För att bevara funktion och säkerhet krävs uppgraderingar och ersättningsinvesteringar av såväl fordon, stationer och bytespunkter som depåer, spåranläggningar, energisystem och trafikstyrningssystem. Omsorg om den befintliga kollektivtrafiken är ryggraden för en väl fungerande trafik även i framtiden.

En tillgänglig och pålitlig Skärgårdstrafik är en förutsättning för att skärgården ska vara en levande plats året om. Tillsammans med det regionala skärgårdsrådet utvecklas samverkansarbetet mellan kommuner, resenärsorganisationer, näringsliv och intresseorganisationer för att förankra förändringar och kontinuerligt förbättra kollektivtrafiken i skärgården.

Kollektivtrafiken är till för alla. Tillgänglighet och trygghet måste vara hög för att ge alla invånare möjlighet till enkelt och säkert resande. Kollektivtrafikens centrala roll i människors livspussel ställer höga krav på lyhördhet och dialog; med resenärer, intresseorganisationer, näringsidkare och leverantörer. Och inte minst med regionens

kommuner. Tillgängligheten till kollektivtrafiken ska utvecklas genom en dialog med intresseorganisationer och kommuner. Det är viktigt att Trafik- och störningsinformation är lättillgänglig och tydlig, både vid planerade och oplanerade händelser. Fortsatta trygghetsinsatser är mycket viktiga för att få tillbaka resenärerna efter pandemin. Bland annat fortsätter utvecklingen av trygghetscentralen och därtill förenlig verksamhet, samverkan för trygghetsskapande åtgärder och utbyggnaden av trygghetskameror.

God framkomlighet ökar kollektivtrafikens attraktivitet genom kortare och mer förutsägbara restider. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg, kolonnkörning alltför ofta förekommande och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Trafikförvaltningen kommer under 2022 att fortsätta arbetet med att förbättra framkomligheten.

Som en del av arbetet med smidiga resor ska blandpendling främjas. Det ska vara enkelt att betala för, och byta mellan, trafikslag. Till exempel från tunnelbana till lånecykel. Trafikförvaltningen ska underlätta för samplanering av kollektivtrafikresor, cykelresor och lånecykelsystem och på så sätt möjliggöra för fler kombinationsresor. Region Stockholm ska fortsätta att vara ledande i den gröna omställningen. Som första huvudstadsregion i världen drivs all kollektivtrafik på land helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Arbetet fortsätter genom energieffektivisering, elektrifiering av busstrafiken samt genom fortsatt arbete mot en mer miljövänlig sjötrafik. I denna omställning ska alternativa bränslen öka inom sjötrafiken. Det kan handla om exempelvis biogas, HVO, RME, el och vätgas.

För trafikförvaltningen är det viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla kompetenta medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att vi ska klara vårt uppdrag och därför är ett fortsatt arbete med både arbetsmiljö och kompetensförsörjning viktigt. Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv därför är det glädjande att trafikförvaltningen har blivit utsedd till ”Karriärföretag 2022” i Universum Karriär barometern 2021.

9 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelse 2021 behandlas av trafiknämnden den 12 februari 2022.

Stockholm 2022-02-02

David Lagneholm	Catarina Strömsten-Falkenmark
Förvaltningschef	CFO

10 Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken
4 Extern medfinansiering investeringar
Investeringar, specificerade
Investeringar, ospecificerade
Uppdrag
Nämndspecifika mål och indikatorer, beslutade av TN
Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2021
Plan för intern kontroll 2021
Särskild bolagsredovisning

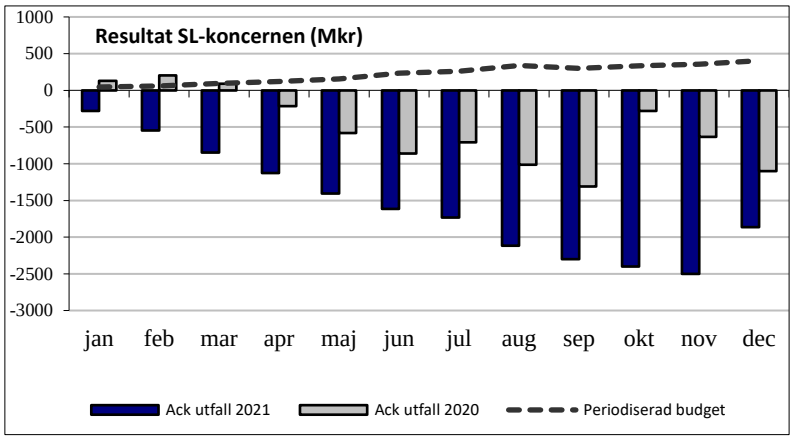
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-4 till

Verksamhetsberättelse per december 2021

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken
4. Extern medfinansiering investeringar

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Utfall 2021	Budget 2021	Avvik utf-bu 2021	Utfall 2020	Föränd fg år %	Utfall 2021*
Verksamhetsanslag	9 902	9 902	0	9 675	2,4%	9 920
Biljettintäkter	5 941	9 626	-3 685	5 455	8,9%	5 941
Uthyrning fordon	1 387	1 370	17	1 388	-0,1%	1 387
Uthyrning lokaler	882	887	-5	859	2,6%	882
Reklam	359	360	-1	352	2,0%	359
Övriga intäkter	2 507	1 086	1 421	3 131	-19,9%	2 647
Verksamhetens intäkter	**20 979**	**23 231**	**-2 252**	**20 860**	**0,6%**	**21 136**
Personalkostnader	-5	-6	1	-23	-79,0%	-5
Köpt trafik (AB SL)	-14 063	-14 085	22	-13 319	5,6%	-14 063
Köpt trafik (WÅAB)	-410	-459	48	-397	3,4%	-410
Drift och underhåll	-2 234	-2 435	202	-2 446	-8,7%	-2 233
Övriga kostnader	-2 311	-1 940	-371	-2 137	8,2%	-2 461
Verksamhetens kostnader	**-19 023**	**-18 925**	**-98**	**-18 321**	**3,8%**	**-19 172**
Avskrivningar	-3 337	-3 434	98	-3 164	5,5%	-3 337
Finansnetto	-481	-468	-13	-479	0,5%	-493
Resultat	**-1 862**	**404**	**-2 266**	**-1 103**		**-1 866**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

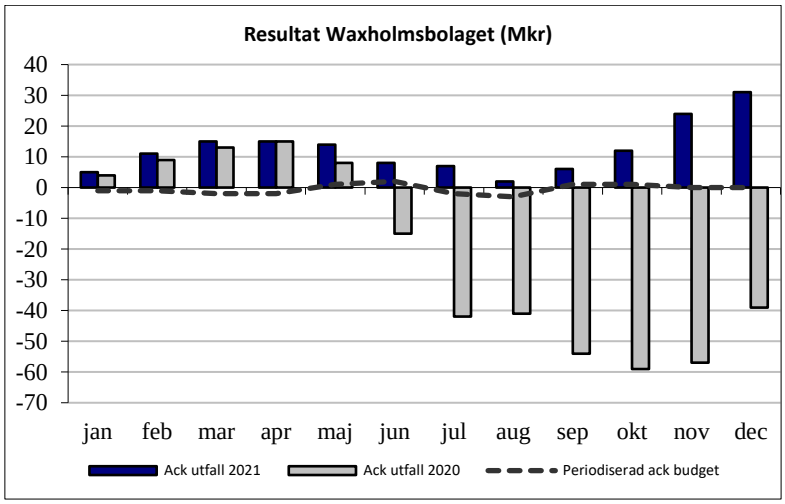
AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen.

**Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana, bolag 11 och 12).*

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2112	Budget 2021	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 839	4 943	57%
Ospecificerade investeringar	1 092	1 002	109%
SL-koncern totalt	**3 931**	**5 945**	**66%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 693*	*2 025*	*84%*

Skattefinansieringsgrad för SL-koncernen 2021 är 57,2 procent.

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Utfall 2021	Budget 2021	Avvik utf-bu 2021	Utfall 2020	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	425	425	0	403	5,6%
Biljettintäkter	63	64	-1	52	20,5%
Övriga intäkter	122	175	-53	78	55,2%
Verksamhetens intäkter	**609**	**664**	**-55**	**533**	**14,3%**
Personalkostnader	-1	-1	-1	0	-355,5%
Köpt trafik	-410	-459	48	-398	3,2%
Drift och underhåll	-91	-131	39	-85	6,8%
Övriga kostnader	-24	-27	3	-32	-25,4%
Verksamhetens kostnader	**-526**	**-617**	**91**	**-514**	**2,3%**
Avskrivningar	-50	-45	-4	-56	-11,4%
Finansnetto	-2	-2	-1	-2	23,2%
Resultat	**31**	**0**	**31**	**-39**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 2112	Budget 2021	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	6	3	254%
Ersättningsinvesteringar	6	23	28%
WÅAB totalt	**13**	**25**	**51%**

Bilaga 3 – Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och WÅAB-trafiken

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Till följd av situationen med Covid-19 har resandet varit fortsatt lägre än normalt och lett till ett betydande intäktsbortfall även under 2021. Under första halvåret installerades skyddsglas i hela bussflottan för att minska det fusk som uppstod i och med att framdörrarna stängdes under våren 2020. I takt med installationen har intäkterna utvecklats positivt och andelen fusk minskat.

För helåret 2021 uppgår biljettintäkterna till 5 879 mkr, vilket är -3 683 mkr lägre än rapporterad budget (-38,5 procent).

Rapporterad budget är baserad på den resandebedömning som gjordes vid budgettillfället, vilken motsvarar drygt 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019) i genomsnitt. Den inkluderar också en kompenserande post för att uppnå bedömningen av intäktsnivån som gjordes före pandemins start, i budgetunderlag 2021. Jämförelse mot budget görs i detta dokument till underliggande budget exklusive denna kompenserande post.

Sedan budgeten lades har inte resandet utvecklats som förväntat till följd av ökad smitta och tillkommande rekommendationer från myndigheter. Resandet uppgår till drygt 60 procent av 2019 års nivå i genomsnitt.

Jämfört med motsvarande period 2020 är biljettintäkterna 476 mkr högre, motsvarande +8,8 procent.

Den 5 januari 2021 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 2,1 procent.

Analys utfall mot budget

Biljettintäkter för året uppgår till 5 879 mkr. Jämfört med underliggande budget som bedömdes som rimlig vid budgeteringstillfället är avvikelsen -1 484 mkr (-20,0 procent). De lägre biljettintäkterna är främst en effekt av ett lägre resande än budgeterat, drygt 60 procent mot cirka 80 procent i budget. Installationen av skyddsglas i buss slutfördes under sommaren 2021 och innebär att framdörrarna kunnat öppnas successivt under första halvåret med validering och minskat intäktstapp som följd.

Distansarbete och övergång till alternativa transportslag har medfört en fortsatt övergång mot en större andel enkelbiljetter i förhållande till periodbiljetter, då enkelbiljett är mer ekonomiskt fördelaktig för resenärer som reser sällan. Det är också intäkter från periodbiljetter som står för största delen av den negativa avvikelsen mot budget medan enkelbiljetter överträffar budget. Viljan att köpa längre periodbiljetter, till exempel 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter, har naturligt också sjunkit.
Intäkter från enkelbiljetter står ackumulerat för 42 procent av de totala biljettintäkterna, att jämföra med 32 procent i budget och 29 procent under normalår (2019).

Periodbiljetter avviker totalt sett med -1 600 mkr (-32,5 procent), där *30-dagarsbiljetter* står för merparten, -1 231 mkr (-32,9 procent). En stor del resenärer har fortfarande arbeten som kräver fysisk närvaro och under hösten märktes en svag ökning av försäljningen av 30-dagarsbiljetter i och med att restriktioner togs bort och närvaron på arbetsplatser ökade.
Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) understiger budget med -360 mkr (-33,8 procent). Försäljningen av dessa har minskat kontinuerligt under pandemin då resenärer inte vill binda sig till biljetter med lång giltighet. Undantaget är biljetter i skol- och fritidssortimentet där avvikelsen inte är lika stor procentuellt sett, -33 mkr (-10,0 procent).

Intäkter från korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) ökade under sommaren, vilket indikerar att antalet turister ökade. Detta är biljettyper som i stor utsträckning används av tillfälliga besökare men de står totalt sett för en mindre del av intäkterna. Ackumulerat är de -9 mkr lägre än budget, motsvarande -7,4 procent.

Användandet av *enkelbiljetter och reskassa* har under hela året varit på en hög nivå och överstiger budget med +102 mkr (+4,4 procent). Många arbetar fortfarande på distans och reser inte lika frekvent som tidigare. I februari lanserades Res med betalkort till vuxet pris vilket under hösten kompletterades med möjligheten att använda produkten även för rabatterade resor. Res betalkort förenklar biljettköpet för resenären och har under året blivit en allt mer populär produkt som tar andelar från enkelbiljettsköp med reskassa och i app.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2021 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter dec 2021, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2020
Volym (antal biljetter och resande)	-1 608	337
Pris	111	121
Övrigt	-2 186	18
Summa förklaringsposter	**-3 683**	**476**

Skattningar och slutsatser i analyserna skall ses med viss försiktighet då det är svårt att renodla hur och i vilken omfattning olika parametrar påverkar.

Volym

Den stora avvikelsen är framförallt ett resultat av förändrat resande i och med skärpta restriktioner sedan budgeten lades. Resandet har under 2021 ökat successivt från en nivå på cirka 50 procent (av 2019 års resande) i januari till knappt 70 procent i december. I slutet av september avvecklades en del av tidigare restriktioner och allmänna råd lättades till följd av ökad vaccinationstäckning och minskad vårdbelastning. Dock infördes nya restriktioner i december då smittspridningen åter tog fart i en fjärde våg. Ökningstakten i resande avmattades därför något under årets sista månad.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en positiv avvikelse mot budget på +111 mkr och inkluderar även effekter från mixförändring. Övergång till enkelbiljett innebär generellt sett en högre intäkt per resa än resa med periodbiljett.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler inkluderar den kompenserande post som budgeterats för att uppnå en bedömd intäktsnivå (100 procent) innan pandemins start, -2 170 mkr.

Effektivitet

Under första halvåret 2021 installerades successivt skyddsglas vid förarplatsen i hela bussflottan för att åter igen kunna möjliggöra påstigning genom framdörrarna. Framdörrarna hade då varit stängda för påstigning sedan våren 2020 i syfte att minska smittspridning och säkra chaufförernas arbetsmiljö, en åtgärd som även medförde ökat fusk och stort intäktsbortfall. I takt med installationen märktes en tydlig effekt på intäkterna i form av minskat bortfall.

Frånvaron av systematiska biljettkontroller i trafiken under en del av 2020 bidrog till en förhöjd fusknivå i trafiken. Efterhand har systematiska biljett-kontroller börjat genomföras i alla trafikslag och sedan slutet av september 2021, då restriktionerna lättades, genomförs även ombord-kontroller på buss, storkontroller och kontroller vid större knutpunkter i rusningstid. Dessa har tidigare pausats på grund av distanseringskrav. Kontrollanterna har även återgått till normal arbetstid, vilken tidigare varit begränsad. Jämfört med tidigare under pandemin har resenärsflödet återhämtat sig och antalet kontroller som utförs har också ökat.

Det är svårt att bestämma effekten av fusket. Under 2021 har de månatliga fusk-mätningarna ”Mini-SL” visat en minskad fusknivå i trafiken, även om den fortsatt är på en något högre nivå än innan pandemin. Minskningen är driven av trafikslag buss och har uppstått i takt med installationen av skyddsglas. Andelen utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller visar också en positiv utveckling över året.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. I februari lanserades Res med betalkort till vuxet pris vilket kompletterades med möjlighet att resa även till rabatterat pris i september. Även SL-appens sortimentet har utökats. Sedan april går det att köpa 7- och 30-dagarsbiljett i appen och i oktober introducerades även 90-dagars och årsbiljett. Förändringarna medför en förenkling för resenärerna vid biljettköp och har mottagits väl. Det innebär även att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

Under året har också det nya SL-kortet lanserats. Det ska ersätta det kort som används som biljettbärare idag (SL Accesskortet). Resenärer har under hösten erbjudits ett exemplar av det nya SL-kortet i en tidig lansering. Kortet kan i dagsläget användas för biljettköp i mobil men biljettförsäljning till kortet kommer under våren även att vara möjlig via ombud och e-handeln.

Under hösten har en ny biljettyp lanserats som en pilot under 6 månader. Det gäller 10/30-biljetten, där resenären kan resa 10 dygn under en 30-dygnsperiod. Försäljning sker genom Nobinas app, Travis, och utvärderas under tiden.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna för året överstiger föregående år med +476 mkr, motsvarande +8,8 procent. Från och med april månad har biljettintäkterna för 2021 överträffat motsvarande månad föregående år tack vare högre betalningsvilja och en uppåtgående resandekurva.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med +337 mkr. Resandet, mätt som påstigande, är på en något lägre nivå än föregående år. Måttet visar dock bara hur många som rest, inte hur många som haft en giltig biljett och bidragit till intäkterna. Efter installation av skyddsglas i buss valideras biljetterna vid påstigning och resenärer som tidigare under pandemin inte hade giltig biljett fångas. Försäljningsvolymerna 2021 blir därför högre, framförallt vad gäller enkelbiljetter.

Pris
Prisrelaterade effekter uppgår till +121 mkr. I början av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 2,1 procent.

Övrigt
Den totala skulden till resenärerna avseende reskassa uppgår vid utgången av augusti till 374 mkr. Skulden fortsätter att minska i långsam takt vilket innebär att resenärer inte laddar och reser med reskassa i samma omfattning som tidigare. Det märks också på biljettintäkterna där andelen reskassa minskat. Övergången har framförallt skett till försäljning i app och kontaktlöst resande (betalkort). Skulden påverkas även av att cirka 38 mkr intäktsfört avseende kvarvarande saldo på gamla SL Accesskort där kortet passerat sin giltighetstid.

WÅAB-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Till följd av situationen med covid-19 har även detta år påverkats av ett lägre resande och därmed begränsade biljettintäkter. För helåret 2021 uppgår biljettintäkterna till 62,7 mkr, vilket är -1,3 mkr lägre än budget (-2,0 procent).

Avvikelsen är hänförlig till situationen med covid-19, med förlängda restriktioner och begränsad återhämtning av antalet resande som påverkar årets utfall främst under våren jämfört med budgetantagandena.

De förlängda restriktionerna medförde begränsning av antal platser ombord för att säkerställa att alla skulle kunna hålla avstånd. Lättnader i restriktioner under sommaren gav högre kapacitet och fler påstigande. Från slutet av september när restriktionerna helt försvann har resandet i det närmaste återgått till normal nivå.

Jämfört med 2020 är intäkterna 10,7 mkr högre, motsvarande + 20,5 procent. Både föregående år och året har påverkats av pandemin. Vid jämförelse med ett normalår (2019) avviker årets intäkter med -16,0 mkr motsvarande -20,3 procent.

Priserna i Waxholmsbolagets biljettsortiment höjdes i början av januari 2021 med motsvarande nivå som SL-biljetterna, i genomsnitt med cirka 2,2 procent.

Analys utfall mot budget

Den enskilt största påverkan på utvecklingen av biljettintäkterna är effekterna av pandemin med relaterade restriktioner. För att undvika trängsel ombord har sittplatserna inom sjötrafiken reducerats till cirka 50 till 70 procent för att förhindra smittspridning. Sjötrafiken har även ingått i trafikförvaltningens kampanjarbete för att undvika onödiga resor vilket har fått genomslag.

I budgeten fanns antagande om snabbare återhämtning från pandemin och återgång till 2019 års resandenivå. Budget var baserad på den resande-bedömning som gjordes vid budgettillfället, vilken motsvarar drygt 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019) i genomsnitt. Resandet uppgår till cirka 70 procent av 2019 års nivå i genomsnitt, obeaktat påverkan av nya pendelbåtsförsökslinje L83 som i viss mån påverkar med förflyttning av resande från skärgårds- till pendelbåtstrafik.

De förlängda restriktionerna under året påverkar volymen och för sjötrafikens del kapaciteten för möjligt antal resande för undvikande av trängsel ombord. Rådande restriktioner höll i sig längre och med större omfattning jämfört med budgetantagande.

Från mitten av juli kom restriktionslättnader och skärgårdstrafiken ökade sin kapacitet till omkring 75 procent av certifikat (fartyg har olika kapacitet av passagerare uttryckt i unika certifikat). Det varma vädret i juli medförde ett högt resandetryck och tack vare högre kapacitet underlättades hanteringen. Samtliga restriktioner och begränsningar avseende resenärer återgick till 100 procent kapacitet från och med slutet av september.

Den negativa avvikelsen för biljettintäkterna är hänförlig till perioden med restriktioner, främst det första halvåret. Under årets sista kvartal finns även en positiv avvikelse med högre intäkter än budget.

Validering av påstigande hanteras manuellt ombord på fartygen och har inte varit något som påverkat intäkterna

Analys mot föregående år

Årets biljettintäkter är betydligt högre jämfört med föregående år +10,7 mkr (+20,5 procent). Biljettintäkterna har varit högre under året för närapå samtliga månader, där juli enkom stod för 60 procent av ökningen, +6,5 mkr.

Det är främst taxebiljetterna som står för intäktsavvikelsen, +10,6 mkr jämfört med föregående år. Periodbiljetternas avvikelse är begränsad till -0,2 mkr och ö-kort +0,3 mkr.

Årets högre biljettintäkter förklaras av både volym och pris. Fjolårets sommarperiod juni - augusti, högsäsong för sjötrafiken, inkluderade hårdare restriktioner och lägre kapacitet. Perioden hade i år 77 000 fler påstigande jämfört föregående år.

Andelen taxebiljetter, biljetter som köps vid varje enskild resa, har ökat under året liksom föregående år då dessa ger större flexibilitet under restriktionstider och är mer ekonomiskt fördelaktiga för sällanresenärer. Årets försäljning av taxebiljetter uppgick till något högre andel (96 procent) jämfört föregående år (95 procent), vilket är ett par procentenheter högre andelar jämfört med normalåret 2019.

Resandet inom skärgårdstrafiken visar en uppgång med +81 000 (+7 procent) antal påstigande jämfört med föregående år. Årets första kvartal uppvisar ett resandetapp på -34 000 påstigande motsvarande -21 procent, medan årets följande månader visar en positiv ökning +115 000, motsvarande +11 procent. Årets tre inledande månader präglas av covid-19 restriktioner medan april påverkades i mindre utsträckning. I år infördes vårtidtabellen tidigare jämfört med föregående år, vilket medför högre volymer och kapacitet.

Den prisrelaterade delen av intäktsökning består dels av årets prishöjning och dels av andra priseffekter. En förändrad produktmix av taxebiljetter med dyrare snittpris per resa. Troligen även en mindre andel resande som har åkt med SL-kort under lågsäsong (perioden från mitten av september till mitten av maj får SL periodkort tillämpas för validering). En allmänt lägre försäljning av SL periodkort ger lägre tillämpning av SL-taxa i skärgårdstrafiken och därmed ökad försäljning av WÅAB-biljetter främst intäktsbringande taxebiljetter.

Antalet resande för perioden september till december efter släppta restriktioner, var högre än föregående år (+12 procent) men lägre jämfört med normalåret 2019 (-26 procent).

Jämfört med 2019 och delar av 2020 ingår idag en stor andel avgångar på sträckan Stockholm-Vaxholm i den nya försökslinjen, pendellinje 83 med SL-taxa, som tidigare trafikerades av Waxholmsbolaget. Försökslinjen startades i mitten av augusti 2020. Antal resande under 2021 uppgår till 166 000 resande jämfört med 87 000 resande föregående år. Utan denna förflyttning till pendelbåtstrafik hade skärgårdstrafiken haft fler resande.

Bilaga 4 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar (mkr)

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Beslutad medfinansiering 2021	Resultatfört 2021	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
			297			
Trafikverket	Bussterminal Slussen	189,5		326,8	-137,3	157,4
Trafikverket	Program Kistagrenen	55,9			55,9	23,0
Trafikverket	Handen bussterminal	20,0			20,0	26,9
Stockholm stad	Bussterminal Slussen	266,2			266,2	101,4
Handen kommun	Handen bussterminal	24,9			24,9	0,0
Kommun	Program Kistagrenen	194,5		319,8	-125,3	0,7
Kommun	Program Roslagsbanan	124,4		193,1	-68,7	0,0
Kommun	Ombygg Märsta station (ospec)	5,5			5,5	0,0
Sverigeförhandling	Roslagsbanan till city	39,8		42,2	-2,4	0,0
Sverigeförhandling	Spårväg Syd	44,9		45,2	-0,3	0,0
Totalt medfinansiering av investeringar		**965,7**	**297,0**	**927,1**	**38,6**	**309,4**

Bilaga 3: Trafikinvesteringar 2021-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Utfall 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Avvikelse 2021 (%)	Upparbet-ningsgrad 2021 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget inv.plan 2021	Total budget inv.plan 2022 [5]	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**4 753**	**6 538**	**-1 785**	**-27%**	**73%**	**38 316**	**80 698**	**73 814**	**73 689**	**6 883**	**9%**	**52%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden[1]				*85*	*87*	*-3*	*-3%*	*97%*					*0*	*0%*	*0%*	
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden[1]				*881*	*890*	*-9*	*-1%*	*99%*					*0*	*0%*	*0%*	
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				4 620	6 302	-1 682	-27%	73%	38 063	55 368	49 297	51 175	6 071	12%	77%	
varav medfinansiering[1]				*881*	*890*	*-9*	*-1%*	*99%*					*0*	*0%*	*0%*	
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				133	236	-103	-44%	56%	253	25 329	24 517	22 514	812	3%	1%	
varav medfinansiering[1]				*85*	*87*	*-3*	*-3%*	*97%*					*0*	*0%*	*0%*	
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				2 971	4 432	-1 461	-33%	67%	34 869	65 856	60 106	62 945	5 750	10%	58%	
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				1 782	2 106	-324	-15%	85%	3 447	14 841	13 709	10 745	1 133	8%	25%	
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***4 620***	***6 302***	***-1 682***	***-27%***	***73%***	***38 063***	***55 368***	***49 297***	***51 175***	***6 071***	***12%***	***77%***	
Program Roslagsbanans utbyggnad	RS 2020-0722	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	510,3	636,3	-126,0	-20%	80%	8 586,6	10 450,0	10 450,0	10 450,0	0,0	0%	82%	2026
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	109,6	174,1	-64,5	-37%	63%	3 327,6	3 982,5	3 909,4	4 010,0	73,1	2%	85%	2025
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	11,6	30,6	-19,0	-62%	38%	394,2	439,1	438,6	439,1	0,5	0%	90%	2023
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	579,2	1 527,6	-948,4	-62%	38%	6 690,0	10 710,0	10 710,0	10 710,0	0,0	0%	62%	2027
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	17,7	12,6	5,0	1668%	140%	5 533,8	5 580,7	5 541,1	5 580,7	39,6	1%	100%	2023
Program Spårväg City	LS 2015-0039	Pågående	Nyinvestering	0,8		0,8	0%	0%	2 946,4	2 946,3			2 946,3	0%	0%	2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	656,2	781,3	-125,0	-16%	84%	2 930,6	6 521,6	4 936,2	6 521,6	1 585,4	32%	59%	2025
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	31,1	68,3	-37,3	-55%	45%	1 393,6	1 834,9	1 835,2	1 834,9	-0,3	0%	76%	2027
Bussterminal Slussen	RS 2020-0720	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	707,2	631,4	75,9	12%	112%	2 344,9	3 388,0	3 388,0	3 388,0	0,0	0%	69%	2025
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	6,9	8,4	-1,4	-17%	83%	20,4	248,2	225,0	225,0	23,2	10%	9%	2027
Nya Spårvägsmuseen	LS 2017-0278	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	23,6		23,6	0%	0%	205,8	215,0			215,0	0%	0%	2022
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	35,7		35,7	0%	0%	252,9	257,0			257,0	0%	0%	2022
Fordon SpC- nya A35 fordon	LS 2016-1033	Genomförande	Ersättningsinv.	22,6		22,6	0%	0%	191,9	191,9			191,9	0%	0%	2021
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	132,9	351,3	-218,5	-62%	38%	641,1	1 453,1	1 453,2	1 453,1	-0,1	0%	44%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	11,6	38,9	-27,3	-70%	30%	32,0	234,5	234,5	234,5	0,0	0%	14%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen	SL 2013-1569	Genomförande	Ersättningsinv.	25,6	82,6	-56,9	-69%	31%	92,6	1 012,0	1 026,2	1 012,0	-14,2	-1%	9%	2027
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	31,9	32,0	-0,1	0%	100%	73,9	132,0	132,0	132,0	0,0	0%	56%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	RS 2020-0721	Genomförande	Nyinvestering	48,6	76,0	-27,4	-36%	64%	113,0	411,6	411,7	411,6	-0,2	0%	27%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Genomförande	Ersättningsinv.	66,5	78,0	-11,5	-15%	85%	66,5	626,2	626,2	626,2	0,0	0%	11%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	67,2	191,7	-124,5	-65%	35%	753,1	1 494,1	1 500,0	1 494,1	-5,9	0%	50%	2026
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Genomförande	Ersättningsinv.	101,1	140,6	-39,4	-28%	72%	167,9	865,0	865,0	864,6	0,0	0%	19%	2026
Färstärkning inntertak Fridhemsplan		Genomförande	Ersättningsinv.	5,4		5,4	0%	0%	314,1	314,1			314,1	0%	0%	2021
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	55,0	183,1	-128,1	-70%	30%	92,4	631,9	631,9	631,9	0,0	0%	15%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	8,4	23,2	-14,8	-64%	36%	10,0	126,7	150,0	150,0	-23,3	-16%	7%	2028
Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	101,7	77,0	24,7	32%	132%	162,4	186,0	182,0	182,0	4,0	2%	89%	2023
Banåtgärder Söderströmsbron	SL 2017-0176	Genomförande	Ersättningsinv.	17,4	24,2	-6,9	-28%	72%	168,4	180,2	180,2		0,0	0%	93%	2022
Depå Alkärrshallen	Sl 2017-0324	Genomförande	Ersättningsinv.	1,8		1,8	0%	0%	121,1	121,1			121,1	0%	0%	2021
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	31,8	15,5	16,3	105%	205%	71,0	121,0	70,0	122,7	51,0	73%	101%	2023
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	9,4	30,4	-21,0	-69%	31%	345,8	400,9	400,9	400,8	0,0	0%	86%	2022
Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	TN 2021-0674	Genomförande	Nyinvestering	19,3		19,3	0%	0%	19,3	292,7		300,0	292,7	0%	0%	2023
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering	144,8	242,0	-97,2	-40%	60%								
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr [3]			Ersättningsinv.	1 020,0	844,9	175,1	21%	121%								
Justering avslutade/nedlagda projekt				7,0		7,0										
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***76***	***154***	***-78***	***-51%***	***49%***	***164***	***7 904***	***7 661***	***7 904***	***243***	***3%***	***2%***	
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	0,5	1,5	-1,0	-64%	36%	12,6	212,2	120,0	212,2	92,2	77%	11%	2026
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	0,0	2,7	-2,7	-100%	0%	9,2	520,0	520,0	520,0	0,0	0%	2%	2028
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	RS 2020-0721	Planering	Nyinvestering	7,1	64,0	-56,9	-89%	11%	14,7	588,0	588,3	588,0	-0,3	0%	3%	2026
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	0,0	16,0	-16,0	-100%	0%	8,9	338,9	338,9	338,9	0,0	0%	3%	2027
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	RS 2020-0054	Inriktning	Ersättningsinv.	23,3	19,6	3,7	19%	119%	24,8	851,3	852,2	851,3	-0,9	0%	3%	2027
Spårväg Syd [2]		Inriktning	Nyinvestering	44,9	50,0	-5,1	-10%	90%	93,7	5 393,6	5 242,0	5 393,6	151,6	3%	2%	2034
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***57***	***83***	***-25***	***-30%***	***70%***	***89***	***16 525***	***15 955***	***13 710***	***570***	***4%***	***1%***	
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	1,0	5,5	-4,5	-82%	18%	2,7	376,6	475,0	376,6	-98,4	-21%	1%	2025
Roslagsbanan till City [2]		Inriktning	Nyinvestering	53,3	50,0	3,3	7%	107%	76,6	9 682,0	9 014,0	9 682,0	668,0	7%	1%	2037
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	0,0	4,0	-4,0	-100%	0%	0,0	1 600,0	1 600,0	1 600,0	0,0	0%	0%	2034
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	6,3	11,0	-4,7	-43%	57%	7,8	2 815,0	2 815,0		0,0	0%	0%	2035
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	0,0	7,0	-7,0	-100%	0%	0,0	1 760,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0%	0%	2032
Skarpnäcksgrenen [4]		Inriktning	Ersättningsinv.	-3,2		-3,2	0%	0%	0,0	0,0			0,0	0%	0%	-
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	0,0	5,0	-5,0	-100%	0%	1,6	291,0	291,0	291,0	0,0	0%	1%	2029
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***0***	*0*	***0***	***0%***	***0%***	***0***	***901***	***901***	***901***	***0***	***0%***	***0%***	
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	0,0	0,0	0,0	0%	***0%***	0,0	900,6	900,6	900,6	0,0	0%	0%	2030

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Not 2. Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Not 3. Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Not 4. Skarpnäcksgrenen. Kostnadsföring av nedprioriterat objekt i investeringsplan 2021.

Not 5. Investeringsplan 2022 visas för objekt upptagna i investeringsplan 2021.

INVESTERINGSUTFALL 2021 TRAFIKNÄMNDEN

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Bilaga Trafikinvesteringar, ospec

Region Stockholm

Period 2021-12-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2021 jan-dec	Budget 2021	Avvikelse 2021	Upparbet-ningsgrad 2021 %		Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2021	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	25,7	26,5	-0,8	97,1%		98,5	100,3	97,4	97,5	101,1%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	8,5	80,0	-71,5	10,7%		12,0	93,6	96,5	93,6	12,5%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	49,3	40,3	9,1	122,6%		75,3	91,2	91,2	91,3	82,5%
Fullskaletest barriärer	0,0	0,0	0,0	0,0%		0,0	0,0	17,1	89,4	0,0%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	30,5	29,3	1,2	104,0%		83,4	88,4	87,2	87,3	95,6%
(SpvC) A36 fordon 2 st	25,2	0,0	25,2	0,0%		80,0	80,0	80,0	80,0	100,0%
Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	15,5	18,9	-3,4	82,2%		64,6	75,0	75,0	75,0	86,1%
Provisorisk depå Okvista	0,0	0,0	0,0	0,0%		66,9	66,9	66,6	67,0	100,5%
Nytt fartyg (0550), Inv	0,0	0,0	0,0	0,0%		59,6	59,6	57,6	60,0	103,4%
Kontaktlös betalning	0,0	0,0	0,0	0,0%		57,0	57,0	56,5	57,0	101,0%
Södertälje C	0,0	3,0	-3,0	0,1%		4,2	55,0	55,0	55,0	7,7%
Flytt av norra signalteknikrum Slussen	1,8	0,0	1,8	0,0%		53,5	53,9	54,4	54,6	98,3%
Solöga och Vindöga	0,1	0,1	0,1	166,3%		32,1	32,1	39,3	54,5	81,8%
TB - Ny spårgående kran	16,4	16,4	0,0	100,0%		35,7	50,0	50,0	50,0	71,3%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**173**	**214**	**-41**	**81%**		**723**	**903**	**924**	**1 012**	**78%**

Region Stockholm

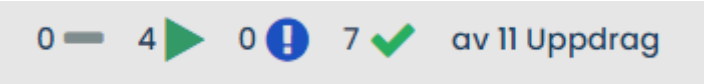
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag, regionfullmäktige

År 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har elva uppdrag från Regionfullmäktige. Sju av uppdragen är avslutade, fyra löper enligt plan vidare in i 2022.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Kostnadssänkande åtgärder beaktat lärdomar av nya arbetssätt under pandemin **Beskrivning** Nämnder och bolag uppdras att i verksamhetsplan 2021 planera för kostnadssänkande åtgärder bland annat med beaktande av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Kollektivtrafikbranschen har haft stora utmaningar under pandemin med kraftigt sänkta resandevolymer och behov/krav på att köra full trafik, resulterande i stor resultatpåverkan. Det finns flera goda exempel där aktörer i branschen samverkat i olika konstellationer för att tillsammans värna om branschen och dela erfarenheter. Detta arbete och lärdomar om den kraft som finns i att samverka i rätt frågor tar trafikförvaltningen med sig framåt. Trafikförvaltningens affärsmodeller i avtal om trafikdrift har i delar satts ur spel under pandemin, givet kombinationen av kraftigt sänkta resandevolymer och behovet/kravet på att köra full trafik. Omfattande analys har genomförts och erfarenheter har erhållits rörande affärsmodeller. Dessa erfarenheter och lärdomar tas vidare i kommande upphandlingar. Trafikförvaltningen har skickat ut en enkät till alla medarbetare i syfte att ta reda på lärdomar och erfarenheter avseende nya arbetssätt under pandemin. Enkätsvaren visar att trafikförvaltningens medarbetare delar den bild som generellt kommer till uttryck i andra genomförda undersökningar, dvs. flera medarbetare ser fördelar med ett flexibelt arbetssätt där vissa arbetsuppgifter med fördel ur bland annat effektivitetshänsyn utförs från hemmet medan andra arbetsuppgifter med fördel ur bland annat behovet av samverkan och interaktivitet utförs från kontoret. Inspel från enkäten rörande den fysiska arbetsmiljön har delgivits Serviceförvaltningen inom projektet Samlokalisering 2. Inspel från enkäten rörande den digitala arbetsmiljön fördjupas inom IT-organisationen. Trafikförvaltningen kommer definiera arbetssätt efter pandemin utifrån regionens ramar. Arbetet med att beakta och implementera lärdomar från pandemin i verksamheten kommer att vara ett löpande arbete inom trafikförvaltningen.

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling **Diarienr** LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2015 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget att identifiera tillkommande investeringsbehov i befintlig kollektivtrafikanläggning är klart. Investeringsbehov samt utvecklingsbehov är identifierade. Trafikförvaltningen avser återkomma med slutrapportering avseende nedanstående objekt under 2022. Investeringsbehov med anledning av utbyggd tunnelbana: I beslutad investeringsbudget 2022 med planår 2023-2031 **Objekt** / **Beslutad investering (mkr)** / **Beräknas vara färdig** Barkarby bussterminal — 212 — 2026 Nacka bussterminal — 520 — 2028 Anpassning trafikstyrning — 588 — 2026 Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem — 412 — 2026 Saltsjöbanan FUT (fordon & depå fram till 2030) — 1360 — 2030 Framtida trafikstyrning (delmängd beror på utbyggd tub) — 2258 — 2031 Ytterligare behov: * Anpassad bytespunkt Gullmarsplan- oklart, behöver taktas med Stockholms stad (behovsanalys planeras 2022) * Fler arbetsfordon och depåkapacitet (åtgärdsvalsprocess pågår) * Uppgraderad elkraftsanläggning (åtgärdsvalsprocess pågår) * Anpassat spårområde Gullmarplan-Globen-Enskede gård (åtgärdsval planeras 2022) * Fortsatt utveckling av stationer med anledning av Stockholmsöverenskommelsen * Utveckling av stationer som behöver anpassas och dimensioneras för ökat resande till följd av Sverigeförhandlingen tunnelbana, tex Älvsjö, Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2021** Uppdraget är att genomföra arbetet inom ramen för de av trafiknämnden godkända överenskommelserna om förskottering av medel från Sverigeförhandlingen för de två kollektivtrafikobjekten Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Arbetet inom ramen för dessa överenskommelser ska vara klart i slutet av 2022. Spårväg Syd levererar en fördjupad lokaliseringsutredning som bygger på planeringsstudien från 2015. Samrådshandling för bedömning av betydande miljöpåverkan har tagits fram enligt plan. Parterna har också överenskommit om förlängd förskottering åren 2023 och 2024. Roslagsbanan till city levererar en granskningshandling av en lokaliseringsutredning. Arbetet med båda utredningarna löper enligt plan.
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget fortsätter i VP2022 inom ramen för den nya uppdraget "att fortsätta det nystartade arbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljettyper i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin". Arbetet med återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Arbetet går enligt plan och åtgärder har börjat levereras under hösten, framför allt inom kommunikation med välkomnande budskap till våra resenärer. Ytterligare åtgärder väntas rullas ut under våren 2022. Arbete bedrivs inom flera delområden. Inom biljettsortimentsarbetet har en pilot lanserats under hösten med test av ny 10/30-biljett i Travis-appen. Ytterligare biljettyper utreds och analys och slutsatser presenteras vid kommande parlamentariska referensgruppsmöten. Fortsatt arbetet pågår även med att erbjuda utökade ytor för service i stationer och anläggningar inkl. varuautomater, caféer etc. Inom ramen för mobilitetsområdet skapas lösningar för mobility management i samverkan med externa aktörer och kommuner och kopplat till nu aktuella initiativ har Vinnova-stöd beviljats för 2022/2023. Inom mobilitetsområdet finns ett behov av att utveckla en lösning för digitala återförsäljare. Detta behov har dock inte kunnat tillgodoses 2021 utan förväntas ske under 2022. Vidare har en förstudie med syftet att klarlägga hur

Uppdrag	Status	Kommentar
		förmågan till målgruppsanpassad kommunikation och marknadsföring kan utvecklas genomförts och en handlingsplan för fortsatt arbete finns framtagen. Ett omfattande kundinsiktsarbete bedrivs dessutom för att säkerställa att lämpliga och tillräckliga åtgärder genomförs utifrån målen att återta resandevolymer. Under 2022 kommer ytterligare delområden att koordineras inom uppdraget inkl. trafikinformation, trygghet och anpassat trafikutbud.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen kommer därför att fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken, med mål att under 2021/2022 genomföra ett försök i trafiken **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2021** Arbetet med frågorna kommer fortsätta under 2022 inom ramen för samma RF-uppdrag. Ett förslag till inriktning för möjlighet att bättre integrera cykeln i kollektivtrafiken kommer avrapporteras i Trafiknämnden under första kvartalet 2022. Under hösten har fokus varit på en länsövergripande inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken. Inventeringen påbörjades i september/oktober och avser samtliga spårtrafikstationer och utvalda bryggor för pendelbåtar. Inventeringen är genomförd och just nu pågår skrivning av rapport innehållande resultat och analys. Trafikförvaltningen kommer under 2022 att genomföra en pilot på lokalbana i lågtrafik.
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Beskrivning** Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2021** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafikförvaltningen arbetar med en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. Trafikavdelningen har utrett möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i kollektivtrafiken utvecklas. Trafikförvaltningen har utrett möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. I detta arbete framkom inte några nya möjligheter i vad som kan göras eller för resurser och finansiering av genomförandet. Trafikförvaltningen arbetar istället vidare enligt tidigare beslutad ”Utvecklingsstrategi för

Uppdrag	Status	Kommentar
		kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter". Med beslutad budget och resurser på TE sektion fastighet förväntas takten i nya etableringar öka under 2022. Informationsärende om detta tas upp i Trafiknämnden under våren 2022.
Utredning av stombuss 4 ska genomföras **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss. Under året ska fördjupade utredningar redovisas successivt. Lämpliga åtgärder testas och införs successivt. När resandet stabiliserats till förväntad ny normal nivå och andelen betalande resenärer är densamma som före pandemin genomförs under ordnade former ett pilotprojekt på linje 4 med påstigning i alla dörrar under förutsättning att erforderliga åtgärder från Stockholms Stad vidtagits. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2021** En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring (2019-12-13) inom framkomlighetskommissionen. Utgångspunkt är bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en snabbare restid för resenärer på linjen. Arbetet med delutredning 1, sträckorna Odengatan och Hornsgatan är genomförd och rapporterades till framkomlighetskommissionen i juni 2020. Rapporten för delutredning 2, för resterande sträckor, är färdigställd och presenterades för framkomlighetskommissionen i februari 2021. Utredningens båda delar var uppe för beslut i trafiknämnden i juni 2021. Fortsatt fördjupade utredningar för åtgärder på kort och lång sikt utmed sträckan sker tillsammans med Stockholms stad.
Anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan pga covid-19-pandemin **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att skyndsamt vidta åtgärder för att anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av covid-19-pandemin, vidta andra effektiviseringar samt ytterligare säkerställa kollektivtrafikens intäkter i syfte att uppnå en budget i balans 2021. Åtgärderna ska planeras med hänsyn till nationella rekommendationer kopplade till covid-19. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av**	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget fortsätter i VP2022 inom ramen för RF-uppdraget "säkra kostnadskontroll, genomföra effektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande". Resandet är fortsatt på en mycket låg nivå med kraftigt minskade biljettintäkter som följd trots en successiv ökning efter den 29 september då de tidigare restriktionerna hävdes. För att minska fuskåkandet och möjliggöra validering installerades skyddsglas i samtliga bussar för att på så sätt möjliggöra att åter öppna framdörrarna. Dessa har under november monterats ned då dessa restriktioner hävdes. Biljettkontrollen har under hösten återgått till ordinarie arbete och kontroller genomförs fullt ut på samtliga trafikslag igen efter ett mer restriktivt och smittsäkert arbetssätt under pandemin. Under året har anpassningar av trafikutbudet utifrån lägesbilder skett fortlöpande i dialog med trafikutövarna. Utmaningar har funnits avseende

Uppdrag	Status	Kommentar
Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget		resurstillgång (fordon och förare) för att kunna leverera ett utbud som är tillräckligt från ett trängselhänseende givet den nya definition av vad som anses vara trängsel (så kallad Covid-trängsel). Generellt under året har trängselnivån varit hanterbar. Fortsatt arbete med anpassning av trafikutbud till det "nya normala" kommer att ske inom ramen för det nya uppdraget ”att fortsätta det nystartade arbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljettyper i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin”. Trafikutbudet för 2022 (T22) är beställd med i stort sett oförändrad omfattning av trafikutbud jämfört med T21. Beslut att teckna interimsavtal har fattats i trafiknämnden och tecknats fram till och med 31/12 2021 med ytterligare en månads förlängning t om 31/1 2022. En arbetsgrupp har bildats för att hantera återgång till ordinarie avtal alternativt interimsavtal 3.0 beroende av pandemins utveckling. Rapportering sker löpande i Trafikrådet vad gäller samtliga trafikavtalsfrågor.
Fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att under 2021 fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Fusionsprocessen löper enligt plan, fusionen är registrerad och hanterad bokföringsmässigt. Revision av fusionen har genomförts i samband med årsrevisionsprocessen.

1.2.2 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 **Beskrivning** Nämnden/bolaget uppdras att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 och i verksamhetsplan 2021 beskrivas hur detta ska genomföras. Utgångspunkten ska vara att värna kärnverksamhet och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp.	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget för helåret 2021 har pågått enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för bemanningsrådet samt att avdelningschef utmanar med stöd av HR-partner chefer i linjen kopplat uppkomna rekryteringsbehov. De administrativa kostnaderna minskade år 2021 med 11,1 % vilket är över målet om minskning 10 % jämfört med utfall 2020. Kostnaderna har minskat bland annat genom lägre konsultkostnader i administrativ verksamhet. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation och ska planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar. Kraven på verksamheten ökar och

Uppdrag	Status	Kommentar
Konsulter ska användas på ett ansvarsfullt sätt, det vill säga vid tillfälliga arbetstoppar och behov av specialistkompetens. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget		administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna. Trafikförvaltningens bemanningsråd verkar för en helhetssyn på resurssättningen av verksamheten och bereder önskemål om resursutökningar utifrån kritiska kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt. På avdelningsnivå omhändertas och utmanas löpande resursbehov enligt farfar-/farmorsprincipen. Det är dock ett tufft resursläge på trafikförvaltningen inom de ansvarsområden definierade enligt regionens definition av administration. Många vakanser har hållits inne under året och ersättningsrekryteringar beslutas efter noggrant övervägande.

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att, i samråd med tillväxt- och regionplanenämnden, tydliggöra hur Region Stockholms ansvar för skärgårdens replipunkter ska hanteras och vilka förväntningar som ställs på kommuner och andra markägare. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget genomförs genom att Region Stockholm medverkat i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet med Replipunktslyftet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. I projektet genomfördes en inventering av replipunkterna. Med den som utgångspunkt skulle projektet lösa osäkerheten kring respektive replipunkts avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna. I länsstyrelsens slutrapport från juli 2021, konstaterades att på grund av att utmaningar kring replipunkterna var mer omfattande än förväntat, samt att pandemiutbrottet av covid-19 försvårade genomförandet av planerade projektaktiviteter så blev det svårt att uppnå målet med projektet. Länsstyrelsens rapport föreslår därför ett fortsatt arbete där aktörerna enas om en definition av vad en replipunkt är, den geografiska avgränsningen och ansvarsförhållanden mellan aktörerna på respektive plats klargörs. Regionen har därefter under hösten intensifierat sin interna samverkan i arbetet med replipunkterna där Trafikförvaltningen och Regionledningskontoret har påbörjat ett eget arbete med frågorna. Ett fortsatt internt arbete med att ta fram förslag på gränsdragningslista pågår. Förslaget planeras därefter att under 2022 diskuteras med övriga aktörer Från 2022 kommer arbetet med att förtydliga ansvaret för replipunkterna att fortgå inom ramen för förvaltningens kärnuppdrag, dvs förvaltningens ordinarie linjearbete inom sjötrafiksektionen.

Region Stockholm

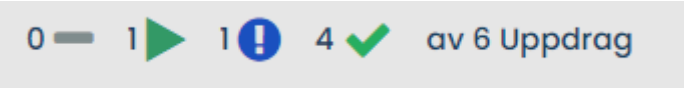
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Uppdrag, Trafiknämnden

År 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har sex uppdrag från trafiknämnden. Fyra av uppdragen är avslutade, ett löper enligt plan vidare in i 2022, och ett är pågående med avvikelse.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en plan för anpassning av kollektivtrafikens utbud och service i syfte att återta och öka resandet efter pandemin **Beskrivning** Utveckla befintliga och nya kund- och affärsnyttor. Syftet är att återta önskad intäktsnivå, bygga förtroende samt förstärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Målet med uppdraget är återtagande av intäkter, att utveckla befintliga och nya intäktskällor, förbättra förtroendet, att möta kundens behov, kundanpassad produkt- och tjänsteportfölj samt ökad konkurrenskraft relativt bil. Uppdraget avser att leverera effekter under perioden 2021-2024. **Beslutat av** Nämnd 2021 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget fortsätter i VP2022 inom ramen för RF-uppdrag ”att fortsätta med det nystartade arbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljetter i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin” Arbete har bedrivits främst genom att möta kund- och affärsnyttor genom att se över biljettsortimentet, utveckla servicetjänster i stationer och anläggningar, se över reklamaffären, utveckla mobilitetstjänster, samt att utveckla och effektivisera marknadsförings- och försäljningsprocesserna. Ett arbete har även utförts för att samla trafikförvaltningens kundinsikter och omsätta dessa i faktabaserade beslutsunderlag om hur konkurrenskraften relativt bil ytterligare kan förstärkas. Programmet för återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Arbetet går enligt plan och åtgärder har börjat levereras under hösten, framför allt inom kommunikation med välkomnande budskap till våra resenärer. Ytterligare åtgärder väntas rullas ut under våren 2022. Arbete bedrivs inom flera delområden. Inom biljettsortimentsarbetet har en pilot lanserats under hösten med test av ny 10/30-biljett i Travis-appen. Ytterligare biljettyper utreds och analys och slutsatser presenteras vid kommande parlamentariska referensgruppsmöten. Fortsatt arbete pågår även med att erbjuda utökade ytor för service i stationer och anläggningar inkl. varuautomater, caféer etc. Inom ramen för mobilitetsområdet skapas lösningar för mobility management i samverkan med externa aktörer och kommuner och kopplat till nu aktuella initiativ har Vinnova-stöd beviljats för 2022/2023. Inom mobilitetsområdet finns ett behov av att utveckla en lösning för digitala återförsäljare. Detta

Uppdrag	Status	Kommentar
		behov har dock inte kunnat tillgodoses 2021 utan förväntas ske under 2022. Vidare har en förstudie med syftet att klarlägga hur förmågan till målgruppsanpassad kommunikation och marknadsföring kan utvecklas genomförts och en handlingsplan för fortsatt arbete finns framtagen. Ett omfattande kundinsiktsarbete bedrivs dessutom för att säkerställa att lämpliga och tillräckliga åtgärder genomförs utifrån målen att återta resandevolymer. Under 2022 kommer ytterligare delområden att koordineras inom uppdraget inkl. trafikinformation, trygghet och anpassat trafikutbud.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken enligt beslutad strategi **Beskrivning** Successivt implementera beslutad strategi. Strategin omfattar utveckling av hyresintäkter från kommersiella ytor, utveckling av intäkter från reklam och åtgärder för att öka trygghet och kundnöjdhet. Exempel på åtgärder är att utveckla förvaltningsarbetet som hyresvärd, genomföra en utökning av resenärernas önskade tjänster, skapa nya ytor för reklam, anpassa befintliga reklam ytor till ny teknik, öppna upp i entréer och mot kommersiella ytor för att öka känslan av välkomnande, verkställa att flytta ut stationsvärden från spärrkiosken. **Beslutat av** Nämnd 2021	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget fortsätter i VP2022 inom ramen för RF-uppdrag ”att fortsätta med det nystartade arbetet som pågår med att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljettyper i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin” En genomförandeplan togs fram under tertial 1 och ett 20-tal stationer identifierades i ett första steg där förutsättningar för att utveckla servicetjänster och öka resenärsnyttan sågs över. Beställning och utredning görs av berörda driftföretag för att utreda möjligheter för t ex dragning av el och/eller VA. Under hösten togs en dialog med befintliga och/eller nya aktörer för att ytor skall kunna hyras ut med målsättning att skapa ökad resenärsnytta. Projektet har inte haft så stor framdrift under 2021 som önskat vilket förklaras av att pandemin krävt att personella resurser haft fokus på andra frågor såväl hos förvaltningen som hos underleverantörer samt att komplexiteten med att finna ytor för nya etableringar i SLs miljöer är stor och tidskrävande. Under kvartal tre och fyra har en projektledare tillsatts vilket börjar ge framdrift. Flera beställningar är på gång för bl a etablering av kaffeautomater som kommer rullas ut i början på 2022. En mobil Reitanvagn (liten kioskenhet) har etablerats på prov på Odenplan under sex månader samt en enhet med luckförsäljning av Reitan att startas i början på 2022. På Odenplan kommer även två nya kommersiella butiker att kunna öppna i början av nästa år. Arbetet med att finna nya reklamytor har intensifieras

Uppdrag	Status	Kommentar
		efter det att en reklamkonsult börjat arbeta i reklamförvaltningen fr o m slutet av augusti.
Förbättra störnings- och realtidsinformationen **Beskrivning** Uppdragets mål är att säkerställa att trafikförvaltningen tillhandahåller en korrekt, pålitlig och sammanhållen trafikinformation i nivå med resenärens förväntningar. Uppdraget ska sätta en ny stabil plattform som består så väl av styrning och uppföljning som av förbättringar mot resenären i kollektivtrafiken. Arbetet omfattar arbetssätt, styrning, ny digitalgrundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och digitala tjänster ut mot resenär. Kommunikation av nya funktioner, kommer att ske löpande under året, i takt med att de lanseras **Beslutat av** Nämnd 2021	Pågående med avvikelse	**ÅR 2021** Trafikförvaltningen har jobbat aktivt med att utveckla trafikinformationen inom ramen för det förvaltningen har rådighet över. Under året så har förvaltningen fortsatt jobba med att utveckla/utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt riktad information. Detta har genomförts både i egen regi samt tillsammans med trafikutövare. Stort fokus har lagts på coronarelaterad information. Inom ramen för FC-aktiviteten "Kollektivtrafiken under pandemin" har det genomförts piloter som tangerar det här uppdraget till exempel trängselvisualisering i SL-appen. Förvaltningen har utvecklat ett nytt arbetssätt/form som leds av Digital Kundupplevelse och Kommunikation där man tillsammans med trafikutövare, utifrån tjänstedesignsprinciper, försöker hantera delar av detta. Program Trafikinformation har flera insatser på gång som under 2021-2022 ska utveckla såväl störnings- som realtidsinformationen. Program Trafikinformation driver arbete inom det här uppdraget där Kommunikation har en stöttande funktion. Samma gäller utifrån FC-aktiviteten "Kollektivtrafiken efter pandemin". Trafikförvaltningen har fortsatt en backlog när det kommer till utveckling av trafikinformation för såväl planerade som akuta störningar. Detta beror på att övergripande prioriteringar för utökat biljettsortiment, e-handel, och res med betalkort gjorts vilket påverkat arbetet med att förbättra trafikinformationen.
Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken **Beskrivning** Många åtgärder är planerade inför 2021 som till exempel, implementera videoanalys gällande spårbeträdande i tunnelbanan, utvärdera trygghetschatten, identifiera trygghetsskapande åtgärder i/vid SL:s stationer och hållplatser, genomföra kommunikationsinsatser för att öka den upplevda tryggheten, leveranser från fordonsprojektens	Avslutad	**ÅR 2021** Genomförda (samt pågående) aktiviteter/åtgärder under året: -Kommunikationsinsats gällande trygghetschatt har genomförts under sommaren 2021. En större trygghetskampanj har genomförts för oktober 2021. Fokus är gällande kollektivkurage, trygghetschatt. -Planeringsstudie inför upphandling av Ordningsvakter är genomförd och upphandling har genomförts och nya leverantörers avtal startar april 2022. -Aktiviteter kopplat till stationer och hållplatser sker via upprustning enligt ordinarie förvaltningsplan. Särskilda åtgärder har genomförts på Kista bussterminal. Särskilda åtgärder genomförs vid Fittja station. Trygg stations besiktningar genomförs på hela

Uppdrag	Status	Kommentar
live-kameror, planeringsstudie inför upphandling ordningsvakter, kravställning trygghet trafikupphandling av Djurgårdslinjen färdigställs, samverkansavtal mellan Regionen och Polismyndigheten. **Beslutat av** Nämnd 2021		röda linjen. -Planeringsstudie inför upphandling av Trygghetsvärdar är genomförd. Kravställning inför upphandling av Trygghetsvärdar pågår. -Pilotförsök för att öka kvinnors trygghet har genomförts tillsammans med trafikutövarna. Kvalitativa undersökningar pågår och ska ge information och vad som orsakar otrygghet för kvinnor samt vad som kan bidra till ökad känsla för trygghet. -Live kamera på fordon tunnelbana är under implementering på Trygghetscentralen. - Implementering av live-kameror i busstrafiken - Arbetet med utökad kamerabevakning med trygghetskameror inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter samt icke publika områden i trafiksystemet pågår enligt plan. Det pågår en upphandling av kameror inklusive installationstjänster och först när den är genomförd kan en större utbyggnad (1800 kameror) ske. Det görs även en del mindre utökningar i samband med den pågående reinvesteringen av kameror. -Uppstart pågår av ny leverantör för Roslagsbanan gällande trygghetskrav. -Vidare utveckling av trygghetschatten har identifierats och planeras genomföras under 2022. Uppdrag avseende trygghet löper vidare i VP2022 inom ramen för RF-uppdraget ”att fortsätta utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till kollektivtrafiken” samt inom det interna fokusområdet (FC-aktiviteten) Kollektivtrafiken efter pandemin.
Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer **Beskrivning** Utredning av stombuss 4 fortsätter och kommer att redovisas successivt och lämpliga åtgärder kommer att testas och införas. Föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommuner. Utveckla framkomlighetsarbetet till att omfatta fler linjer/områden samt att fler kommuner bjuds in till framkomlighetkommissionen.	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2021** Arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket pågår på olika nivåer och i olika forum med ett flertal kommuner som aktivt är med i arbetet. *ÅVS Grönt ljus stombuss* Inom ramen för ÅVS Stombuss genomförs tre stråkstudier där trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket utreder och identifierar framkomlighetsåtgärder. *Gemensam plan för genomförande* Sedan ÅVS arbetet inleddes har en rad olika framkomlighetsåtgärder identifierats. Många av dessa har också genomförts men flertalet återstår. ÅVS

Uppdrag	Status	Kommentar
Inriktningen är också att ta fram en ny handlingsplan för stombuss under 2021 som ersätter den nuvarande. **Beslutat av** Nämnd 2021		Stombuss utgör ett gemensamt forum för framkomlighet med kommuner och väghållare för dialog och utveckling av samverkansprocesser och gemensamma planer för genomförande. Under 2021 har två workshops genomförts med Trafikverket och kommunerna med syfte att utveckla arbetet med genomförandefasen som följer efter ÅVS-fasen. Resultatet från de två workshoparna har redovisats för framkomlighetskommissionen i juni och oktober. *Framkomlighetsåtgärder Länsplan* Utifrån de stråkstudier som genomförts inom ramen för ÅVS stombuss togs en avsiktsförklaring för stråk 14 fram med parterna och spelades in som förslag till objekt i kommande länsplan. Objektet är med i den remiss av länsplan som nu ligger ute fram till slutet av januari. Stråk 14 avser en del av stomlinje J från Stomnätsplan (2014) och sträcker sig mellan Johannelund – Sollentuna. Här finns idag ingen stombusstrafik. Trafikering med ny stombuss planeras att starta då Förbifart Stockholm öppnas cirka 2030. Ett informationsärende presenterades i trafiknämnden i december för att beskriva det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer.
Fortsatt arbete med miljö-klimat- och drivmedelsomställningen **Beskrivning** Fortsatt arbete med energieffektivisering och med att bredda elektrifieringen av busstrafiken. Arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten fortsätter. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020, då det ekonomiska utrymmet för att öka andelen är begränsat. Arbetet med källsortering kommer att fortsätta och successivt implementeras i samband med nya avtal. Trafikförvaltningen kommer att fortsätta att kommunicera att kollektivtrafiken är ett grönt sätt att resa och arbetet med Miljömärkning fortsätter under 2021. **Beslutat av**	✔ Avslutad	**ÅR 2021** Uppdraget fortsätter i VP2022 inom ramen för RF-uppdrag ”att fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att stärka arbetet med energieffektiviseringar, ökad elektrifiering av busstrafiken och en inriktning mot emissionsfri sjötrafik” Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Trafikförvaltningen har påbörjat en klimatsårbarhetsanalys för trafikförvaltningens tillgångar och kollektivtrafikdrift. En klimatberäkning av Enlunda bussdepå har genomförts. Detta är tänkt som en pilotstudie, dels för att stötta projekt Enlunda bussdepå i att arbeta med klimatsmarta lösningar, dels ge värdefulla erfarenheter om var, när och hur klimatberäkningar och aktivt klimatarbete inom byggprocessen ska genomföras i trafikförvaltningens investeringsprojekt. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med mål om 100 procent förnybart senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten. Energieffektivisering 2021 i trafikdrift och fastighet: Beredning fortgår för att stärka energieffektiviseringsarbetet, elektrifiering av

Uppdrag	Status	Kommentar
Nämnd 2021		busstrafiken och minskade emissioner från sjötrafiken samt det långsiktiga arbetet med indikatorer kopplade till regionens nya hållbarhetsstrategi. Inom energieffektiviseringsarbetet inkluderande CO2 reduktion ingår bland annat: • Delsystem buss: Presentation av arbetet med att leda bussbranschen mot en rekommendation om lämpligt inneklimat i bussar utifrån balansen mot energipåverkan som krävs och hur detta ska verifieras på buss i trafik utfördes på UITP busskommitténs årsmöte i Göteborg. • Delsystem Spårfordon och el infrastruktur: Ramverk för digitaliserad energiledning och dimensionering av spårinfrastruktur och spårtrafik med hjälp av samordnade händelsedata från C20 och C30 fortsätter beredas. Arbete pågår med att undersöka möjligheter till att söka Vinnova-medel 2022. • Delsystem fastighet: Omtag görs med att tydliggöra uppdraget för energieffektivisering i syfte att få ökad styrfart/engagemang. Arbete med energiuppföljningsverktyg fortgår. • Delsystem sjötrafik: Samordning görs för att möjliggöra snabb implementering av systematisk energiledning innefattande att stödja i analys av sensordata som löpande kommuniceras, samt beredning och paketering av energisparåtgärder som inkommit från kravarbetet med energieffektivisering Elektrifieringen av bussflottan fortsätter för två av fyra nyupphandlade trafikavtal från start och i steg. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020 för sjötrafiken enligt bränsleplanen. Trafikförvaltningen har genomfört en pilot med källsortering i tunnelbanan som utfördes på tre stycken teststationer, Hornstull, Fridhemsplan (blå) samt Karlaplan. Piloten pågick i sex månader med löpande delrapporter inskickade från leverantören. En slutrapport sammanställdes efter pilotprojektets slut och har redovisats till styrgrupp samt politiker. Piloten har kommit fram till att källsorteringen enligt genomförd studie inte är görbar. Pilotstationerna kommer att återställas till ursprungsskick. Nytt ärende för 2022 har erhållits rörande montering av pantrör i tunnelbanan. Under tertial ett har SL-trafiken blivit miljömärkt med Naturskyddsföreningens "Bra Miljöval". En efterlängtad och viktig insats. Trafikförvaltningen fortsätter jobba aktivt med att använda miljömärkningen som ett argument i att

Uppdrag	Status	Kommentar
		skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Det blir en pusselbit för att börja locka tillbaka resenärer/kunder till kollektivtrafiken.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, 2021

December 2021

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna.

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella beteendeförändringar hos resenärerna. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

Bedömningen är att målet för 2021 inte uppnåtts med anledning av pandemin, då målnivåerna för 2021 för ett flertal indikatorer är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemi. Exempelvis gäller detta indikatorerna såsom kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Tryggheten har också påverkats av pandemin. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Kundundersökningen upplevd kvalitet, som mäter bland annat nöjda resenärer och trygghet, pausades i april 2020 med anledning av covid-19, och återupptogs först i november 2021. Indikatorerna nöjda resenärer och trygghet saknar därför ackumulerat utfall för hela året, och avser därför perioden november-december.

Tabell 1: Indikatorer beslutade av Regionfullmäktige

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Mål-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	85%	>=78%	>=78%	🟢
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	>=94%	>=94%	🟢
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	72%	>=74%	>=74%	🟥
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	5,66kr	<=3,46kr	<=3,46kr	🟥
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 724	>=2 966	>=2 966	🟥
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	29%	>=51,75%	>=51,75%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	20%	>=100%	>=100%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	57%	>=63%	>=63%	🟥
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93%	>=95%	>=95%	🟥
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	80%	>=81%	>=81%	🟥
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	50%	>=50%	>=50%	🟢
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	94%			➖

* Jämfört med nämnds/bolags målvärde om det finns, annars mot fullmäktiges målvärde

Nedan presenteras de indikatorer som är beslutade av nämnd och som följs upp löpande under året.

Tabell 2: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2021	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	86%	87%	N/A	🟢	>=79%
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	82%	83%	N/A	🟢	>=77%
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	72%	78%	N/A	🟢	>=71%
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	92%	93%	N/A	🟢	>=85%
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	98%	98%	N/A	🟢	>=92%
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	98,6%	98,3%	98,9%	🟢	>=96,6%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	83,7%	88,9%	92,4%	🟥	>=90%
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	91,5%	92,4%	96,0%	🟥	>=93%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	96,1%	97,6%	97,7%	🟢	>=96,4%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	97,5%	98,0%	N/A	🟢	>=90%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	93,6%	92,0%	N/A	🟢	>=90%
Andelen trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	98%	98%	N/A	🟢	>=96%
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	815	679	707	🟥	>=1 204
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	855	710	764	🟥	>=1 091
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	314	241	258	🟥	>=438

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2021	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	172	135	130		>=233
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	241	4 176	3 168		>=6 156
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	192	2 931	2 008		>=4 484
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	47	1 245	1 160		>=1 672

Upplevd kvalitet

Nöjda resenärer

Kundundersökningen Upplevd Kvalitet pausades i april 2020 med anledning av covid-19, men kunde återupptas i november 2021. Indikatorerna nöjda resenärer respektive trygga resenärer har ackumulerat utfall för två månader och utfallet överträffar målnivån för nöjdhet.

Punktlighet
Redan under 2020 förbättrades punktligheten generellt för alla trafikslag, främst för busstrafiken, som en konsekvens av covid-19. Färre reste med kollektivtrafiken och framkomligheten för busstrafiken ökade till följd av minskad trafik då fler arbetade hemifrån.

Den ackumulerade punktligheten för tunnelbana 2021 uppgår till 98,3 procent vilket är en minskning med 0,6 procentenheter jämfört med år 2020, men fortsatt över målet på 96,6 procent. Punktligheten har i stort sett varit god den senaste 12-månaders perioden. Punktligheten påverkas i vanliga fall en hel del av de förseningar som uppstår vid på- och avstigning. Färre antal resenärer innebär smidigare på- och avstigning och därmed mindre andel förseningar, vilket märks av fortsatt.

Den ackumulerade punktligheten för busstrafiken 2021 uppgår till 88,9 procent vilket är en minskning med 3,5 procentenheter jämfört med 2020 och straxt under målvärdet för 2021 på 90 procent. En förklaring till det lägre utfallet beror sämre punktlighet under februari på grund av vinterväder. En annan är en generell uppgång i resandet, både kollektivt och med bil, som har gett fler påstigande (dvs längre tid för uppehåll) och mer biltrafik (dvs sämre framkomlighet). Det har också varit mycket vägarbeten under året som har påverkat trafiken.

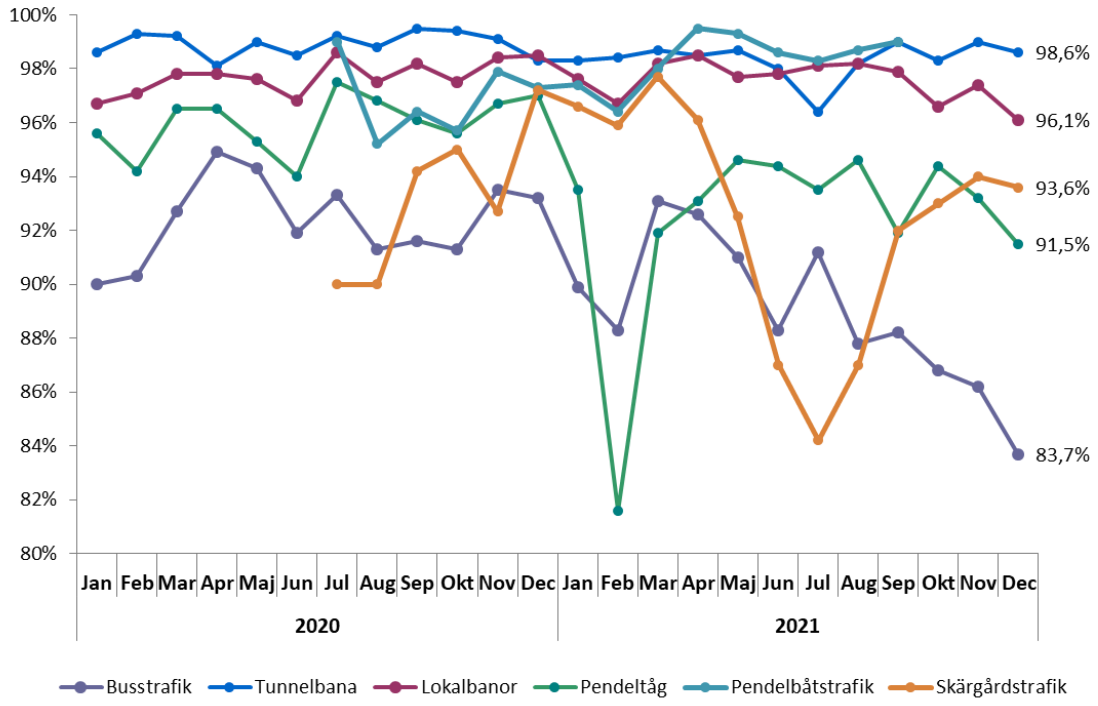
Den ackumulerade punktligheten för pendeltågstrafiken 2021 uppgår till 92,4 procent vilket är en minskning med 3,6 procentenheter jämfört med 2020, och straxt under målnivån på 93 procent. Anledningen till den lägre ackumulerade punktligheten

jämfört föregående år beror främst på urspårning av ett godståg vid Häggvik som fick stor påverkan på pendeltågstrafiken främst under februari. Punktligheten förbättrades under mars. I december drabbades järnväg av vissa infrastrukturells störningar som påverkade punktligheten. I övrigt har den pågående samverkan mellan Trafikförvaltningen-MTR-Trafikverket, för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering fortgått med gott resultat.

Den ackumulerade punktligheten för lokalbanorna 2021 uppgår till 97,6 procent, vilket är en minskning med 0,1 procentenheter jämfört med 2020. Punktligheten har under den senaste 12-månaders perioden överträffat målnivån 2021 på 96,4 procent. Utöver det kontinuerliga arbetet i samverkan med trafikutövarna i syfte att förbättra punktligheten, så har det lägre resandet med anledning av Covid-19 bidragit till en högre punktlighet.

Skärgårdstrafiken hade låg punktlighet under högsäsongens sommarmånader, men når sina mål på ackumulerad årsbasis. Högt resandetryck med stor ökning av antalet resande till följd av semestertider och fint väder. Med detta följer längre tid för av och påstigande. Trots successivt ökad kapacitet under juli när restriktionerna lättade var resandetrycket i vissa avgångar högre än kapacitet och resande har hänvisats till nästa avgång alternativt andra färdmedel.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



Antal påstigande

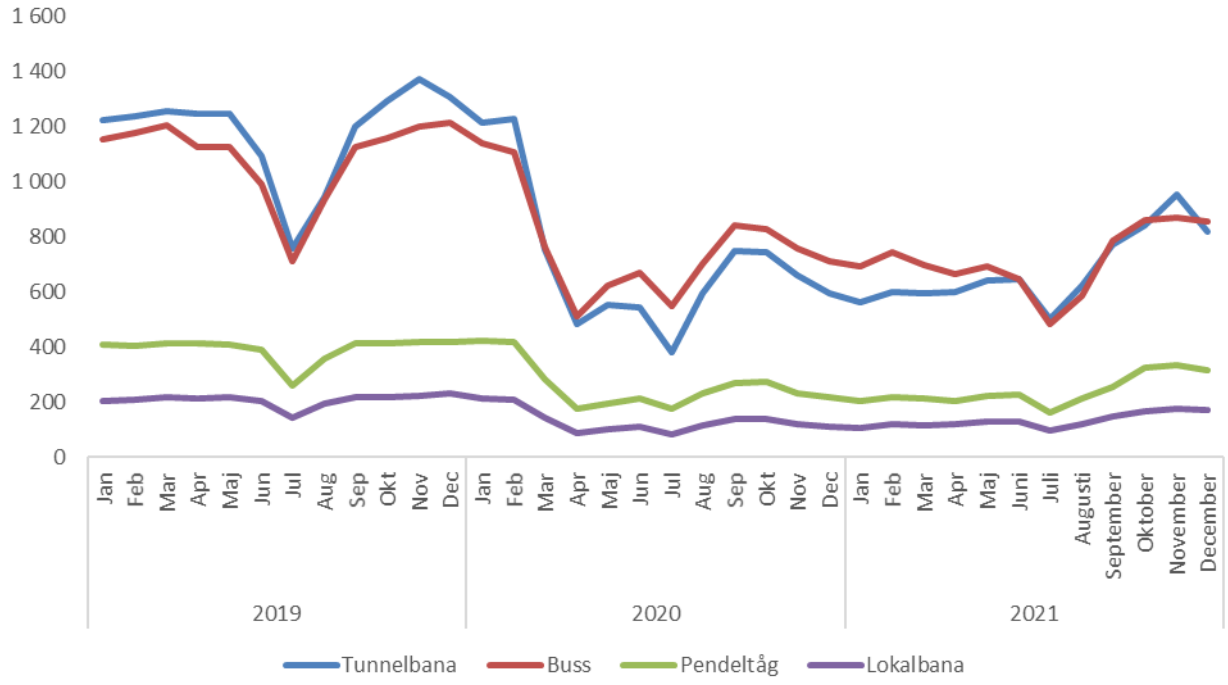
Resandet har minskat markant till följd av covid-19 för alla trafikslag. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under 2020 och 2021. Budget baserades på 103 procent resande

med basåret 100 procent 2019 som var senaste normalår.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2112	Utfall ack 2012	Förändr. 2112-2012	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	1 765	1 859	-5,1%	1 787	2 966	-1179	1 859
-varav genomsnittligt påstigande, Buss	710	764	-7,1%	685	1 091	-406	764
-varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	679	707	-4,0%	732	1 204	-472	707
-varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	241	258	-6,6%	242	438	-196	258
-varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	135	130	3,8%	128	233	-105	130
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 176	3 168	31,8%	3 632	6 156	-2 524	3 168
-varav skärgårdstrafik	1 245	1 160	7,3%	1 115	1 672	-557	1 160
-varav pendelbåtstrafik	2 931	2 008	46,0%	2 517	4 484	-1 967	2 008

Coronapandemin påverkar resandet mycket kraftigt. Främst när det gäller antalet resande, men även vilka tider dessa reser samt hur det har varierat mellan de olika trafikslagen och avtalen. I mars 2020 började effekterna av pandemin synas i resandet. Påstigande en vanlig vardag i kollektivtrafiken på land t o m december är 1 765 tusen påstigande, en minskning med 39 procent jämfört med 2019 och före pandemin. Kollektivtrafiken på vatten hade en minskning med 29 procent jämfört med 2019.

Diagram 2: 2019-2021, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag



I december 2021 införde Folkhälsomyndigheten nya restriktioner. Trots nedgången i december 2021 var resandet över nivåerna för samma period 2020 för samtliga trafikslag.

Miljöindikatorer

Kollektivtrafiken ska vara hållbar och ha låg inverkan på miljön och på människors hälsa. Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver att samhällets resurser används på ett så hållbart sätt som möjligt.

Resandemönstret för länets invånare har förändrats väsemtligt som en konsekvens av COVID-19 pandemin, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar avviker kraftigt från tidigare år. Detta får en tydlig effekt på nyckeltalen för energianvändning i kWh/pkm. Trafikförvaltningen når inte måltalet om att energianvändningen för kollektivtrafiken per personkilometer ska ha minskat med 10 procent år 2021 jämfört med år 2011.

Resultatet för år 2021 visar att andelen förnybar energi i fastigheter (el, värme och kyla) har ökat. Trots att en trafikutövare har äldre avtal där 100 procent förnybar el inte har kravställts så ger det ingen negativ effekt på totalen. Detta då trafikutövarens elförbrukning utgör mindre andel av den totala elförbrukningen, och den övriga förnybara andelen el ökade. Förnybar andel värme ökade genom att fjärrvärmeleverantören Stockholm Exergi förbättrat sin förnybara andel väsentligt Ekerö bussdepå försämrar total förnybar andel 2021 då fossil olja har använts.

Energianvändning per kvadratmeter - totalt har värme-, el- och kylanvändningen ökat med 2 procent relativt 2020 men minskat med ca 17 procent relativt 2011. Detta medför att miljömål 12 har uppnåtts med god marginal (10 procents reduktion relativt 2011). Nedan beskrivs mer analys om orsaker till årets ökning.

Någon väsentlig minskning i förbrukning har inte skett i någon av trafikslagens fastigheter (tunnelbana, lokalbana, pendeltåg eller buss). Exempelvis så har värmeförbrukningen på sex bussdepåer ökat med mer än 350 MWh per depå, bland annat till följd av den kalla vintern som kräver mycket värme till bussar ståendes på depåer. Ett annat exempel är Norsborgs tunnelbanedepå där elen har ökat på grund av att depån nu är helt driftsatt. Dessutom kan nämnas att elen till pendeltågsstationen Stockholm City och fyra bussdepåer också har högre ökning än 350 MWh per fastighet. Samtidigt har flera objekt också en reducerad förbrukning av el och värme under 2021 bland annat till följd av att fler trafikutövare har tagit in energispecialister för att svara upp mot krav på systematiskt energiledningsarbete.

Det minskade resandet och det minskande antalet personkilometrar har även inneburit att en tydlig effekt på beräknade procentuella förändringar i utsläpp av framförallt partiklar i förhållande till personkilometrar jämfört med basåret 2011. År 2021 är minskningen 38 procent jämfört med målvärdet 53 procent. Gällande kväveoxider uppnås dock målet för 2021, anledningarna till detta är väsentligt minskade totala utsläppsmängder av kväveoxider från busstrafiken och färdtjänsten.

För mer information samt utfall på övriga miljömål se Hållbarhetsredovisning 2021.

Indikator (rapporteras per år)	**Utfall ack**	**Utfall ack fg år**	**Mål-upp-fyllelse**	**Mål-värde**
Energianvändning per personkilometer *(Nämnd)*	0,295	0,272	■	0,203Kwh/pkm

Indikator (rapporteras per år)	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Andel förnybar energi i fastigheter *(Nämnd)*	97%	95%	●	95%
Energianvändning per kvadratmeter *(Nämnd)*	194	189	●	210Kwh /kvm
Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	38%	37%	■	>=53%
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	53%	51%	●	>=53%

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2021

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2021 för trafiknämnden

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Om rapporten

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2021 och är tillika AB Storstockholms lokaltrafik koncernens (556013-0683) lagstadgade hållbarhetsrapport. Från och med 2020 ingår investeringsverksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen.

Sedan maj 2009 är AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact vilket innebär ett åtagande om att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och att integrera dem i den dagliga verksamheten. Principerna i Global Compact styr även inriktningen på verksamhetens hållbarhetsarbete.

För frågor avseende hållbarhetsrapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

Läs mer om trafikförvaltningen på www.regionstockholm.se
Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Om rapporten 2
1 Förvaltningschefens förord 4
2 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt 6
3 Kollektivtrafik och pandemin 9
4 Samverkan med intressenter 11
5 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm 14
6 En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla 21
7 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar 35
8 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik 44
9 Så motverkar trafikförvaltningen korruption 58
Bilaga 1 Fördjupad miljöredovisning 61
Bilaga 2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsredovisning 117
Bilaga 3 Trafikförvaltningens trafikutövare 2021 164
Bilaga 4 Medlemskap i urval 166

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Förvaltningschefens förord

Redovisningen sammanfattar hållbarhetsarbetet för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana avseende år 2021.

Trafikförvaltningen bidrar till en hållbar Stockholmsregion med minskad klimatpåverkan genom att försörja regionen med kollektivtrafik och verka för ökat kollektivt resande. År 2021 är andra året med pandemi vilket starkt har präglat kollektivtrafiken i regionen på grund av det minskade resandet som i sin tur har lett till kraftigt minskade biljettintäkter. Detta då kollektivtrafiken har körts med full trafik samtidigt som rekommendationerna har varit att hålla avstånd och undvika trängsel. Dessutom har även investeringsprojekten fortgått för att möta ökad efterfrågan på kollektivtrafik i en växande storstadsregion.

Under året har vi kraftsamlat verksamheten i syfte att möta resenärernas behov och få kollektivtrafikens marknadsandel att åter växa på bekostnad av bilismen vilket vi särskilt lyfter i denna redovisning. Förutom satsningar med nya biljett- och betalsystem så är det fortsatta arbetet med social hållbarhet, där trygghet ingår, en viktig komponent för att resenärerna ska komma tillbaka till kollektivtrafiken.

En händelse under året inom hållbarhetsområdet som jag särskilt vill lyfta är certifieringen av SL-trafiken med Bra Miljöval – vi ligger långt fram inom hållbarhetsområdet och behöver synliggöra det.

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact genom AB Storstockholms Lokaltrafik. Medlemskapet innebär ett åtagande om att följa Global Compacts tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption – dessa principer styr inriktningen på verksamhetens hållbarhetsarbete.

Under 2021 har trafikförvaltningen fördjupat engagemanget i Global Compact och deltar i programmet Sustainable Development Goal (SDG) Ambition accelerator tillsammans med flera hundra företag över hela världen. Det är en viktig grund för fortsatt målarbete inom trafikförvaltningens olika verksamheter.

Som VD för Storstockholms Lokaltrafik (SL) och förvaltningschef för trafikförvaltningen vill jag uttrycka vårt fortsatta stöd för FN:s Global Compact och dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö

och antikorruption. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i vår verksamhet tillsammans med våra intressenter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt

2.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägsmuseet i Stockholms län (figur 1). SL är det övergripande varumärket för den samlade lokal-trafiken i Storstockholm. Sedan 2020 ingår verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppdraget att bygga ut tunnelbanenätet genom att förlänga befintlig anläggning med 18 nya stationer och 3 mil spår. Waxholmsbolaget bedriver kollektivtrafik på vatten och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägsmuseet ryms kollektivtrafikens historia.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under respektive varumärke används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen i den här rapporten som omfattar SL, Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Spårvägsmuseet. Verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat i bilaga 2.



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken.

2.2 Verksamhetsidé

Trafikförvaltningen ska utifrån Region Stockholms krav och intressenters förväntningar, föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för boende och besökare i Stockholmsregionen.

2.3 Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån regionens övergripande vision och värderingar. Visionen är en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Värderingarna innebär att regionens arbete ska präglas av Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens. Alla förvaltningar och bolag ska precisera innebörden av värderingarna för sin egen verksamhet (tabell 1).

Tabell 1. Trafikförvaltningens precisering av innebörden av värderingarna.

Samverkan	**Pålitlighet**
Vi samarbetar och hjälper varandra	Vi förklarar vilka utmaningar vi står inför
Vi svarar på frågor	Vi tar ansvar för vårt arbete
Vi inkluderar alla som behövs	Vi litar på varandra
Vi tar tillvara på allas kompetens	Vi erkänner när vi gjort fel
	Vi erkänner när vi inte varit tillräckliga
Öppenhet	**Kompetens**
Vi bekräftar varandra med ett hej eller leende	Vi utbyter kunskap internt och externt
Vi talar med varandra - inte om	Vi jobbar mot samma mål
Vi lyssnar på varandra	Vi vågar välja riktning
Vi bjuder in både till verksamheten och till dialog	Vi är pålästa och förbereder oss inför beslut
Vi delar med oss av information	

2.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Region Stockholm. Regionfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Region Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Kollektivtrafiken och dess byggentreprenader utförs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via regionsskatten (landstingsskatten), dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Hållbarhetskrav ställs vid upphandling av trafikutövare och

leverantörer vars kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i avsnitt 5.3.

I syfte att följa upp och kontrollera trafikförvaltningens verksamhet tillämpas ett internationellt ramverk för internkontroll. Internkontroll är en process där styrelse, ledning och övrig personal samverkar och följer upp att verksamhetens mål uppnås avseende:

- Ändamålsenlig, kostnadseffektiv och säker verksamhet
- Tillförlitlig ekonomisk och finansiell rapportering och information
- Efterlevnad av tillämpliga lagar, förordningar och interna regler

3 Kollektivtrafik och pandemin

Covid-19-pandemin har under 2021 fortsatt orsakat ett lägre resande med kollektivtrafiken. Under delar av året rekommenderades resenärerna även att bära munskydd vid resor med kollektivtrafiken. Baserat på Folkhälsomyndighetens och regeringens råd och rekommendationer, har trafikförvaltningen under stora delar av året fortsatt kommunicera att endast nödvändiga resor bör genomföras med kollektivtrafiken, alternativt att resenärerna ska resa med omtanke. Samtidigt har utbudet av kollektivtrafik bibehållits på en hög nivå, med förstärkningstrafik på vissa turer, för att minska risken för trängsel ombord. Resandet har påverkats olika mycket i olika delar av länet och är tydligt kopplat till faktorer som till exempel utbildningsnivå, medelinkomst, bilinnehav, kön, ålder, sysselsättningsgrad och befolkningstäthet. Utöver att hantera riskerna för trängsel i trafiken, har även intäktssäkringen skapat utmaningar för trafikförvaltningen under pandemin, då bussarnas framdörrar har varit stängda under delar av året samtidigt som biljettkontroller inte har kunnat genomföras som vanligt.

3.1 Åtgärder här och nu

Åtgärderna för att hantera pandemins konsekvenser här och nu har fortsatt på samma spår under 2021 som under 2020. Konkreta aktiviteter och åtgärder har syftat till att minska trängsel, minimera intäktstappet, behålla hyresgäster i kollektivtrafikens miljöer, omhänderta konsekvenser i trafikavtalen samt anpassa trafiken till rådande pandemisituation. Oro för smitta har fortsatt att prägla resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken och riskerar att göra så även när pandemin klingar av. Trafikförvaltningens ambition är att resandet med kollektivtrafiken på några års sikt ska återgå till cirka 90 procent av resandet före pandemin, och att resandet på sikt ska öka ytterligare, för att hamna på samma nivå som innan pandemin. Stora satsningar på utbyggnader av kollektivtrafiken under kommande år i kombination med utvecklade tjänsteerbjudanden förväntas leda till att kollektivtrafiken har möjlighet att ta ytterligare marknadsandelar av övriga motoriserade resor.

3.2 Kollektivtrafiken efter pandemin

Under året har arbete påbörjats för att locka tillbaka de som har avstått från att resa med kollektivtrafiken under pandemin och istället har valt bilen. Samtidigt pågår ett aktivt arbete för att attrahera nya resenärer samt att vara fortsatt relevant för dem som rest med kollektivtrafiken även under pandemin. Satsningarna innefattar anpassning av utbud och service efter rådande restriktioner och att med information hantera kvardröjande oro för smitta och

trängsel. Även nya mobilitetsvanor som etablerats under pandemin behöver mötas. Bland annat ses biljettsortimentet över för att bättre passa ett nytt behov av resande och för att vara långsiktigt konkurrenskraftigt gentemot andra motoriserade resor. Arbete pågår för att möjliggöra för digitala återförsäljare att tillhandahålla biljetter, i syfte att skapa attraktiva kombinerade mobilitetstjänster och minska trösklarna till kollektivtrafiken. Tillsammans med flertalet aktörer, inklusive kommuner och andra mobilitetsaktörer, utvecklas mobility management-projekt framöver i syfte att nå nya resenärer inom prioriterade geografiska områden i regionen. Omfattningen av kommersiella tjänster i olika stationsmiljöer utökas i syfte att möta resenärers olika behov av attraktiva resenärsmiljöer samt att bättre utnyttja befintliga ytor och därmed öka såväl hyres- som resenärsintäkter. Ett omfattande arbete pågår även för att framöver öka individualiseringen och digitaliseringen av marknadsföring och försäljning i syfte att på ett bättre sätt nå ut till och adressera olika målgruppers behov. Inom ramen för arbetet med kollektivtrafiken efter pandemin, ingår även att säkerställa att trygghetsarbetet, trafikinformationen och trafikutbudet harmoniserar med de insikter och konsekvenser som pandemin lämnar efter sig.

3.3 Konsekvenser för hållbarhet

Skulle resandet med kollektivtrafiken inte återgå till pre-pandemiska nivåer och/eller inte öka som förväntat på sikt, finns risk för att regionens attraktivitet och inriktning för hållbar utveckling inte kan bibehållas på önskad nivå. Exempelvis drivs kollektivtrafiken på land i Stockholms län till 100 procent med fossilfria drivmedel och ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken leder således till positiva effekter på såväl miljö (lokalt) som klimat (globalt) i form av minskade utsläpp och hållbar energiutvinning. Ett ökat utbud av kollektivtrafik ger även möjlighet till ökad social och ekonomisk hållbarhet då länets invånare får större möjligheter att resa inom länet för att arbeta, träffa närstående och utöva fritidsaktiviteter utan att vara beroende av att exempelvis äga en bil. Ökad möjlighet till rörlighet kan även bidra till en effektivare matchning på arbetsmarknaden. Att fortsätta verka för ett ökat resande med kollektivtrafiken möjliggör en än mer hållbar utveckling på flera områden.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4 Samverkan med intressenter

Samverkan med olika aktörer i länet är avgörande för att Region Stockholm och trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen inom hållbarhet. I trafikförvaltningens uppdrag ingår bland annat att samverka med kommuner, samt funktionshinders- och pensionärsorganisationerna.

Beskrivning av samverkan med intressenter har tagits fram tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana. Resultatet från det gemensamma arbetet presenteras i tabell 2 nedan och är uppdelad i följande kolumner:

- Förvaltningarnas huvudsakliga intressenter
- Exempel på deras förväntningar och fokusfrågor
- Trafikförvaltningens hantering och bemötande av dessa. Detta inkluderar de huvudsakliga aktiviteterna och kanalerna för att hantera frågorna, samt verksamhetsmål kopplade till respektive intressentgrupps intressen.

Tabell 2. Trafikförvaltningens samverkan med intressenter.

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur trafikförvaltningen hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	• Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar • Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning	• Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet • Styrande och vägledande dokument inom bland annat hållbarhetsområdet som visar trafikförvaltningens inriktning och ger stöd för leverantörer och anbudsgivare i deras arbete • Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag. • Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning • Upphandlad kollektivtrafik baserad på trafikplikt. • Förvaltnings- och uppföljningsplaner • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: nöjda resenärer (för att få ett ökat kollektivt resande), punktlighet, kostnad per personkilometer, antal påstigande en vanlig vardag
Allmänheten	• Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, • Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador	• Dialog och samråd med invånare inför och vid utveckling av kollektivtrafiken • Under byggtiden ska berörda ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med trafikförvaltningen vid eventuella frågor eller klagomål. Löpande kommunikation om pågående arbeten till de som berörs specifikt

	• Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt •	• Kundundersökningar, frågor via kundtjänsten, sociala medier och kampanjer används för information och frågor från/till allmänheten • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: nöjda resenärer (för att få ett ökat kollektivt resande), andel trygga resenärer, punktlighet, trängsel, människan i fokus, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge allmänheten valuta för skattepengarna
Förvaltningar inom Region Stockholm	• Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, remisshantering • Effektiv överlämning av färdiga anläggningar •	• Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivande av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: tid och budget för utbyggnadsprojekt följer prognos/planering
Politiker	• Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt, • Budget i balans, • Måluppfyllelse, • Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare • Att fler väljer att åka kollektivt	• Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: beslutade mål, inklusive budget i balans, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge valuta för skattepengarna
Kommuner	• Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja att resa kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav • Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan •	• Kontinuerliga samråd och regelbundna möten med kommunerna • Rapporter och redovisning • Svar på remisser och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: restidskvot, kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bilen, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider), trygga resenärer
Myndigheter	• Samverkan och efterlevnad av lagkrav •	• Dialog och samverkansmöten, samt regelbundna tillsynsmöten • Svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden • Rapportering och redovisning • Tillståndsansökningar och anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt gällande lagkrav • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: miljöplaner i projekt, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider)
Medarbetare och konsulter	• Hållbar och attraktiv arbetsgivare	• Medarbetarmöten för hela verksamheten, chefsmöten, månatliga och årliga medarbetarundersökningar, arbetsplatsträffar kopplat till arbetsmiljö och

		engagemang, kompetensutveckling, förmåner och anställningsvillkor för ett hållbart medarbetarskap för arbete och fritid i balans. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Hållbart medarbetarengagemang (HME), JÄMIX (Jämställdhetsindex), AVI (Attraktiv arbetsvillkorindex), andel utvecklingsplaner i ProCompetence
Forskning och skola	• Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data •	• Samarbetsprojekt som exempelvis Jobbsprånget • Handledning av examensarbeten och deltagande på studentmässor • Finansiering av forskning, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Stärkt forskning och innovation för att nå målen för kollektivtrafiken
Intresseorganisationer	• Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning	• Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt • Verksamhetsspecifika mål, exempel: trygga resenärer (IOP, Idéburen offentligt partnerskap)
Press och media	• Transparens, information och lättillgänglig fakta	• Samarbete med media via trafikförvaltningens presstjänst, trafikförvaltningens webbplatser, rapporter och redovisningar • Verksamhetsspecifika mål, exempel: korrekt fakta förmedlad på neutralt sätt till allmänheten via media
Andra stora beställare och aktörer	• Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar • Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen	• Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden • Verksamhetsspecifika mål, exempel: branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling av trafik, vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor
Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur)	• Tydlig avgränsning ansvarsmässigt • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik eller från SL-trafiken • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/TF	• Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om aktuella byggarbeten • Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare • Samarbete inom specifika områden exempelvis trygghet och klimatanpassning. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Öppenhet med information om SL-trafikens påverkan, svar på frågor alltid med opartiskhet och kvalitet, likabehandling oavsett avsändare

5 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm

5.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling (figur 2). För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik.



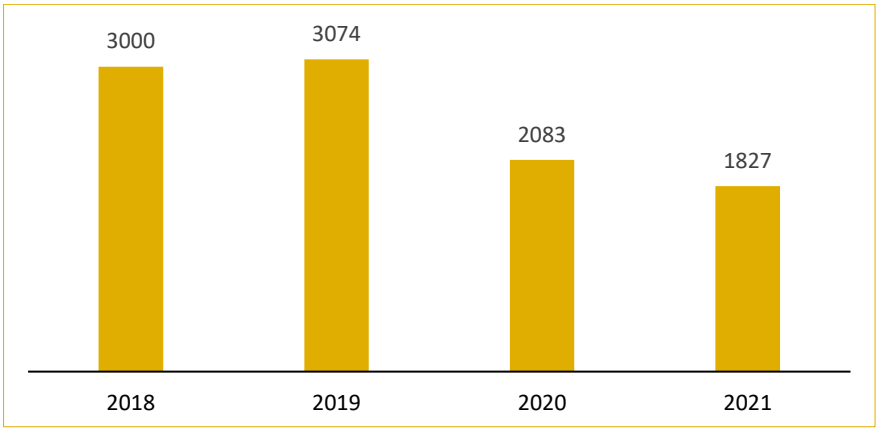
Figur 2. Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

Stora satsningar görs inom kollektivtrafiken för att främja en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin och att locka tillbaka resenärerna (figur 3). Ett av trafikförvaltningens viktigaste övergripande mätetal och mål för kollektivtrafik och hållbar utveckling är marknadsandelen jämfört med bilen (tabell 3).

Tabell 3. Mål för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna.

	Basår (2015)	Utfall 2019 (Trafa)*	Utfall 2020 (Trafa)*	Mål 2030
Marknadsandel	49 %	48 %	29 %	54 %

**Här visas kollektivtrafikens marknadsandel 2020 baserad på den nationella resvaneundersökningen som myndigheten Trafikanalys (Trafa) genomför. Den nationella undersökningen från 2019 och 2020 2020 har ett mindre bruttourval av respondenter än basåret 2015, i övrigt är metod och genomförande jämförbart mellan mätningarna. Mål för 2030 är baserat på trafikförvaltningens mätning och jämförs med resultatet från 2015. Den stora skillnaden i resultat mellan 2019 och 2020 beror på pandemieffekter.*



Figur 3. Pandemins påverkan på resandet med kollektivtrafiken 2018-2021, antal påstigande[1] en vanlig vinterdag (tusental).

5.1.1 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet och bidra till en hållbar utveckling. Aspekter av social hållbarhet som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, tillit och trygghet är extra viktiga i samhällsplaneringen, där trafikförvaltningen spelar en viktig roll.

Den sociala hållbarheten delas i denna rapport upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Inom området mänskliga rättigheter arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet, trygghet samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarsfull arbetsgivare är trafikförvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla medarbetare, anställda såväl som konsulter. I detta ingår att arbeta systematiskt och förebyggande med arbetsmiljöfrågor för att ingen ska skadas eller bli sjuk av arbetet på trafikförvaltningens arbetsplatser.

5.1.2 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet, som i många sammanhang även kallas ekologisk hållbarhet, brukar beskrivas som grunden för de två andra hållbarhetskomponenterna. Den handlar om jordens ekosystem och att

[1] Antal påstigande är det mått som används för att bedöma behovet av kollektivtrafik och som omfattar statistiken som visar genomsnittet under vår-, höst- och vinterperioden.

långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering och rekreation. I Region Stockholm har regionfullmäktige beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet inom kollektivtrafikverksamheten ska utgå från miljömål i trafikförsörjningsprogrammet samt regionens miljöprogram (ersätts från och med 2022 av regionens hållbarhetsstrategi). Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja att resa kollektivt. Dessutom redovisas åtgärder för minskad klimatpåverkan med energieffektivisering av fastigheter och fordon samt drivmedelanvändning. Även klimatanpassningsåtgärder, materialanvändning och hälsopåverkande faktorer som buller ingår i redovisningen.

5.1.3 Ekonomisk hållbarhet

Det finns ett flertal förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. En allmänt vedertagen definition beskriver begreppet på följande sätt: ”En ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. En ökning av ekonomiskt kapital får alltså inte ske på bekostnad av en minskning i naturkapital eller socialt kapital.” För trafikförvaltningen som samhällsaktör innebär ekonomisk hållbarhet kortfattat att hushålla med resurserna och skapa så stor samhällsnytta som möjligt för de ekonomiska medel som regionen har, samt säkerställa att de fördelas rättvist.

5.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete bygger på ett ramverk av styrande dokument som definierar visioner, mål, riktlinjer och krav för verksamheten (figur 4).



Figur 4. Styrande dokument för hållbarhetsarbetet under 2021.

5.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, uttrycker regionens samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för regionens

aktörer och för samverkan inom Stockholms län och med länen i östra Mellansverige. Planen är giltig till år 2026 och är även antagen som regional utvecklingsstrategi. Övergripande mål i RUFS 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

5.2.2 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande programmet fastställer långsiktiga mål för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Under 2021 har arbetet påbörjats med att revidera det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet. Samverkan och dialog med intressenter är centrala i revideringsprocessen som förväntas pågå fram till 2023.

5.2.3 Miljöprogram

Region Stockholms Miljöprogram 2017-2021 är det sjunde i ordningen och illustrerar att regionens politiska ledning har prioriterat ett systematiskt och ambitiöst miljöarbete över många år. I miljöprogrammet finns miljömål för kollektivtrafiken till och med 2021. Från och med 2022 ersätter Region Stockholms nya Hållbarhetspolicy, Hållbarhetsstrategi och långsiktiga mål för hållbarhet det tidigare miljöprogrammet.

5.2.4 Trafikförvaltningens principer för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen har en strategi för hållbar utveckling som beskriver övergripande förhållningssätt i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot beslutade hållbarhetsmål. Inom ramen för princip 2 i strategin för hållbar utveckling tillämpas försiktighetsprincipen enligt miljöbalken och FN:s Global Compact.

Beslutade strategiska principer i Strategi för hållbar utveckling:

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.

5.2.5 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarheten genomsyrar trafikförvaltningens arbete och ekonomiska, miljömässiga samt sociala konsekvenser beskrivs inför infrastrukturinvesteringar och i beslutsunderlag. En sammanfattande beskrivning av konsekvenser ska finnas med i varje tjänsteutlåtande. Positiva och/eller negativa aspekter ska beskrivas (exempelvis miljöpåverkan, påverkan på resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn). Eventuella avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer ska beskrivas och varför dessa har gjorts. Det ska även beskrivas om samråd med funktionshindersorganisationer har skett, vilka som är de väsentligaste synpunkterna samt hur synpunkterna har omhändertagits.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen från ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar. Därför är en dokumenterad riskbedömning på samma sätt som konsekvensbedömningar en obligatorisk del av utredningar, projekt och beslutsunderlag.

5.3 Upphandling och uppföljning

5.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners gemensamma uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar

utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till trafikförvaltningen ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)[2].
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den arbetsrättslagstiftning, inklusive bestämmelser om lön, arbetstid, ledighet och socialförsäkringsskydd som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö samt social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav om, men inte begränsat till, ett systematiskt arbetssätt inom miljö och social hållbarhet. Kraven omfattar även minskad klimatpåverkan med energieffektivisering och förnybara drivmedel, utfasning av farliga kemikalier, vidareförmedling av krav i leveranskedjan, samt utbildning i anti-diskriminering och barnkonventionen för kundnära personal.

5.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer under hela avtalstiden säkerställs att trafikförvaltningen får levererat det som har beställts. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar.

De ställda kraven följs upp genom rapporter från trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Trafikförvaltningen har under tidigare år utvecklat och samordnat metoder för miljöuppföljning, implementering av detta startade under 2019 och har fortsatt under 2021.

Inom driften av kollektivtrafiken planerar trafikförvaltningen årligen flertal revisioner med olika syfte så som – men inte begränsat till – underhåll, skötsel

[2] Innebörden av uppförandekoden för leverantörer förklaras närmare i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer på https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/hallbarhet/social-hallbarhet/

och städning, säkerhet, rälsbrott och solkurvor. Fem planerade revisioner med fokus på krav inom hållbarhetsområdet genomfördes under 2021. Dessa revisioner omfattade följande leverantörer: Transdev (trafikavtal, två olika revisioner), Primär (fastighetsunderhåll), Infranord (anläggningsunderhåll), MTR Pendeltågen (fastighetsunderhåll pendeltåg).

Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer genomförs inom respektive projekt. Det handlar då bland annat om att miljö- och arbetsmiljöronderingar sker för att följa upp och kontrollera efterlevnaden av krav och lagar. Projekt ska också följa upp att miljöplanen följs och att leverantörer följer tecknade avtal. Denna löpande uppföljning sker som en del i projektarbetet och i vissa fall också genom miljörevisioner riktade mot leverantörer/entreprenörer.

6 En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 1: Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som företaget kan påverka.
- Princip 2: Försäkra sig om att det egna företaget inte är inblandat i kränkningar av mänskliga rättigheter.
- Princip 4: Eliminera alla former av tvångsarbete.
- Princip 5: Avskaffa barnarbete.

Kapitlet har koppling till följande mål i Agenda 2030:


Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar


Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt


Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla


Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder


Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara


Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster


Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen av en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Trafikförvaltningen spelar en viktig roll inom samhällsplaneringen, där sociala hållbarhetsaspekter som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och trygghet är grundläggande.

Kollektivtrafiken har två roller inom samhällsplaneringen. Den ska transportera människor från punkt a till punkt b, men den har också en strukturerande roll –

där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser.

6.1 Så styrs arbetet

Riktlinjer Social hållbarhet och Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är trafikförvaltningens viktigaste styrdokument i arbetet med de sociala frågorna.

Riktlinjer Social hållbarhet syftar till att förenkla och förtydliga arbetet med de sociala frågorna. De innehåller också krav och vägledning inom områdena mänskliga rättigheter, antidiskriminering, socialt ansvarstagande inom offentlig upphandling, jämlikhet och jämställdhet, barnperspektivet, trygghet och folkhälsa. Där fastställs även när och hur trafikförvaltningens sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras.

Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning innehåller krav som i många avseenden går utöver de krav som ställs i lagstiftningen. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

6.2 Mål och indikatorer

Nedan i tabell 4 redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförvaltningen liksom hela regionen har dessutom som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende detta.

Tabell 4. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet.

	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2021	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent*	72	64	60	74	84
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafik, procent**	65	i.u.	i.u.	73	80
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent***	77	80	80	81	100

**Utfallet för 2020 och 2021 kommer från undersökningen Kollektivtrafikbarometern och är inte helt jämförbar med utfall 2019 och inte heller med värdet för mål 2030, som baseras på trafikförvaltningens ombord undersökning Upplevd kvalitet istället. Trafikförvaltningens ombord undersökning blev pausad under 2020 med anledning av covid-19. Läs mer om trygghetsmätningar i avsnitt 6.4.3.*
***Målvärdet /3 procent är satt för år 202, på grund av covid-19 är ombord undersökning Upplevd kvalitet pausad, målet och utfallet avseende 2021 kan inte redovisas. Motsvarande fråga och indikator saknas i undersökningen Kollektivtrafikbarometern som tillämpas för indikator andel trygga resenärer.*
****Uppgifterna omfattar inte det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).*

6.3 Risker inom social hållbarhet

De största utmaningarna kopplade till arbetet med de sociala frågorna finns inom följande områden:

- Trygghet
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Trängsel utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Efterlevnad av Region Stockholms uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighetsinventeringar och trygghetsmätningar, kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se de efterföljande avsnitten om trygghet och tillgänglighet. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av regionens uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se kapitel 5.3.

6.4 Trygghet

Trygghet utgör ett fokusområde för att nå trafikförvaltningens övergripande mål, ökat kollektivt resande. Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla grupper.

Faktaruta – definition för trygghet

Säkerhet kopplat till brott och ordningsstörningar handlar om individens faktiska risk att utsättas, medan **trygghet** är individens upplevelse av sin egen säkerhet.

Individens upplevelse av sin egen säkerhet beror bland annat på rädslan/oron att utsättas för brott och ordningsstörningar. Denna rädsla/oro bygger i sin tur på en känsla av kontroll, tillit till samhället och till andra människor samt en tro på sin egen förmåga att förhindra brott och hantera eventuella konsekvenser av att utsättas.

6.4.1 Samordnat trygghetsarbete

Under 2021 har trafikförvaltningen samordnat och prioriterat trygghetsaktiviteter. Målet är att identifiera, effektivisera och följa upp trygghetsarbetet genom att prioritera och genomföra aktiviteter som ska leda till att öka den upplevda tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken. De samlade aktiviteterna leder till att nå trafikförvaltningens övergripande trygghetsmål.

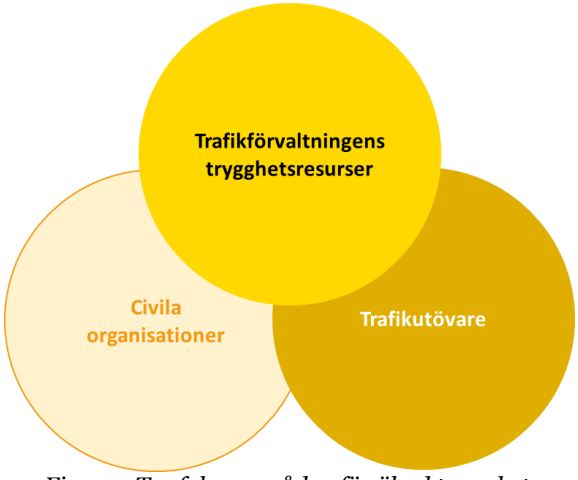
6.4.2 Ökad samverkan

Trafikförvaltningen arbetar med att förbättra arbetssätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens trafiknära personal samt med utvalda civila organisationers stödjande verksamheter (se figur 5). Dessa tre områden har trafikförvaltningen rådighet över genom upphandlade avtal. Samverkan sker sedan med bland annat kommun, polis och andra lokala aktörer.

Avgörande för att öka upplevd trygghet inom SL-trafiken är att dessa tre områden ska integrera sina trygghetsåtgärder och lägesbilder i samverkan med externa parter. Fokus är att samverka för en gemensam lägesbild för att tillsammans kunna fokusera på att genomföra rätt åtgärder. Målsättningen är att kunna påvisa och följa upp effekten av trygghetsåtgärder i varje enskilt lokalt område inom och i angränsning till kollektivtrafiken.

Under 2021 har samverkan fokuserat på de utsatta områdena tillsammans med andra lokala aktörer såsom polis, kommun, fastighetsägare med flera genom speciella insatser i vissa utvalda områden. Samverkan har utökats genom IOP-avtal (Idéburna offentliga partnerskap) med civila aktörer som arbetar

uppsökande inom kollektivtrafiken för att hjälpa och ta hand om utsatta individer eller grupper som annars kan fara illa i SL-trafiken.



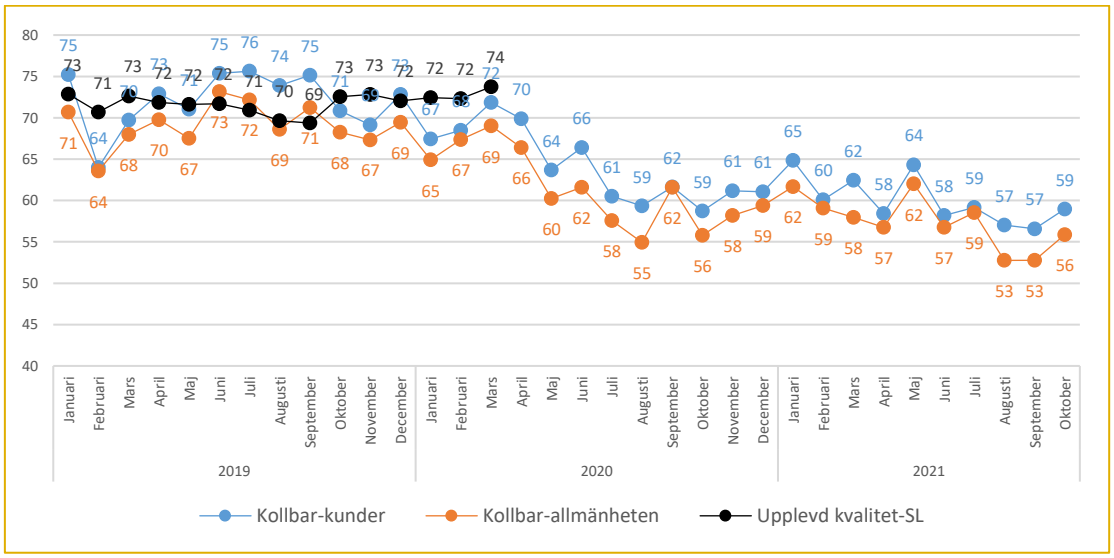
Figur 5. Tre fokusområden för ökad trygghet.

6.4.3 *Trygghetsmätningar*

Indikatorn *”Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik”* har under många år följts upp med frågan *”När jag reser ensam med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg?”* i ombordundersökning Upplevd kvalitet. Under pandemin avbröts datainsamling via ombordundersökningen med hänsyn till åtgärder för begränsning av smittspridning. Resenärers upplevda trygghet i kollektivtrafiken har under 2021 följts upp med Svensk Kollektivtrafiks webbundersökning Kollektivtrafikbarometern. För att bevaka tryggheten ställer Kollektivtrafikbarometern frågan ”Det känns tryggt att resa med SL”. Svarsunderlag från de respondenter i Kollektivtrafikbarometern som definieras som SL-kunder, då de reser minst en gång i månaden med SL, används för uppföljning av mål. En historisk jämförelse mellan Kollektivtrafikbarometern och Upplevd kvalitet för tiden före pandemin visar att utfallet på helårsbasis ligger på samma nivå trots olika frågeformuleringar.

Utfallet för perioden januari-oktober 2021 från Kollektivtrafikbarometern visar att 60 procent av SL-kunderna känner sig trygga när de reser med kollektivtrafiken. Den upplevda tryggheten har sjunkit till historiskt låga nivåer. En fördjupad analys av orsaker till otrygghet visar att begreppet trygghet har fått ytterligare en komponent, oro för smitta, som påverkar den totala upplevelsen jämte de traditionella trygghetsfaktorerna.

Figur 6 jämför utfallet från Upplevd kvalitet (svart trendlinje) och Kollektivtrafikbarometern (blå och orange trendlinjer). Den blåa linjen visar utfallet från SL-kunder medan den orangea visar hela befolkningen, både de som reser med och de som inte reser med SL. Målet för andel trygga resenärer år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet är 84 procent.



Figur 6. Andel trygga resenärer enligt SL:s trygghetsmätning Upplevd kvalitet (svart linje) jämfört med Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik, (blå linje för avser SL-resenärer; orange linje avser allmänheten) januari 2019 - oktober 2021.

6.4.4 *Strukturerade trygghetsanalyser och Trygg Station-besiktningar*

Trafikförvaltningen genomför inom regionens kommuner trygghetsanalyser med utgångspunkt från stationer i kollektivtrafiknätet och 500 meter utanför stationsområdet. Dessa regelbundna trygghetsanalyser, som har genomförts sedan 2013, har under senare år kompletterats med strukturerade ”*Trygg Station*”-besiktningar. Analyserna och trygghetsbesiktningar identifierar trygghetshöjande åtgärder som bör övervägas av trafikförvaltningen och övriga aktörer i området som exempelvis kommuner och fastighetsägare. Analyserna innehåller nio indikatorer för trygghet på en allmän plats och baseras på en metod som trafikförvaltningen har utvecklat tillsammans med organisationen Tryggare Sverige. Trygghetsanalyserna omfattar analys av händelsestatistik, okulärbesiktning och intervjuer med nyckelpersoner. Resultatet från trygghetsanalyserna visar på förslag till prioritering av åtgärder som förbättrar tryggheten inom respektive station samt i de områden runt kollektivtrafiken där

trafikförvaltningen saknar rådighet. För de senare områdena lyfts förslagen till åtgärder i samverkan med berörda intressenter.

Under 2021 genomfördes bland annat en trygghetsanalys med särskilt fokus på Fittja station och busstorg med anledning av ökad otrygghet på stationen samt öppen droghandel och gängbildning. Utifrån analysen identifierades samverkansparter som gemensamt kan ta fram åtgärder som ansvarig samarbetspart kan genomföra för att öka tryggheten i och i angränsning till stationen. Under hösten 2021 har trygg stations-besiktningar genomförts på samtliga stationer på röda linjen. Identifierade brister kommer hanteras under 2022.

Faktaruta

SL:s trygghetscentral, nummer och chatt
- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen under fliken ”mer”
- Bemannad dygnet runt
- 22 operatörer
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Över 44 400 samtal till trygghetsnumret och chatten under 2021
- Alla trygghetsresurser får en två dagars utbildning i att jobba i publika miljöer samt om lagar, etik och moral och avtalskunskap. Sedan hösten 2019 har en tretimmars kompletterande utbildning om funktionsnedsatta i kollektivtrafiken (s.k. tillgänglighetsutbildning) tillkommit.

6.4.5 *Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt*

Via trygghetsnumret och trygghetschatten når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser till platsen (se tabell 5 för antal inkomna samtal och chattärenden).
Trygghetschatten är en funktion som lanserades hösten 2020 där resenärer har möjlighet att chatta med trygghetscentralen om de själva eller någon annan känner sig otrygg eller vill rapportera pågående skadegörelse i SL-trafiken.

Tabell 5. Inkomna samtal och chattärenden från allmänheten till trygghetscentralen.

År	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Trygghetsnumret	21 088	29 866	36 780	37 872	28 243	27 769
Trygghetschatten	-	-	-	-	4402	16 686

6.4.6 *Trygghetskommissionen*

Regionstyrelsen fattade 2020 beslut om att inrätta en trygghetskommission. Arbetet med kommissionen drivs som en tidsbegränsad utredning fram till den 31 december 2021. Trygghetskommissionen har samlat och lyft fram framgångsexempel samt pekar ut vad som kan öka den faktiska och upplevda tryggheten i Stockholmsregionen. Kommissionen följer och tar del av nationell och internationell forskning samt kunskaper och erfarenheter från styrgrupp och extern referensgrupp för att kunna föreslå konkreta åtgärder som kan genomföras av Region Stockholms verksamheter och förvaltningar. Dessa åtgärder syftar till att positivt påverka de identifierade trygghetsfrågorna inom Stockholmsregionen. Trygghetskommissionen har tagit fram två rapporter: den första delrapporten som redovisades den 31 maj 2021 analyserade situationen i regionen och slutrapporten som redovisades den 30 november 2021 innehöll förslag på åtgärder.

6.4.7 *Planeringsstudier och upphandling av trygghetsresurser*

Under 2021 har två planeringsstudier genomförts inför upphandling avseende ordningsvakter och trygghetsvärdar. Studierna har identifierat samverkan som en nyckelfaktor för ökad trygghet samt vikten av kommunikation och information till resenärer av resultat från de genomförda trygghetsskapande insatserna. Tillsammans bidrar dessa upphandlade trygghetstjänster till att öka tryggheten för resenärerna och därmed möjliggöra att trygghetsmålet nås och kollektivtrafikens marknadsandel kan öka. Upphandlingarna genomförs under hösten 2021 och driftstart är planerad våren 2022.

6.4.8 *Videoanalys i Tunnelbanan*

Under hösten 2021 implementerades en applikation som analyserar rörelse på spår i befintligt kamerasystem (T-Kam) på 14 stationer i tunnelbanan. Målet med videoanalys är att förhindra olyckor på spårområde genom en automatiserad funktion som upptäcker mänskliga rörelser eller föremål på spår. Information i form av larm går direkt till operatör på Trygghetscentralen som kan agera på händelsen och därmed förhindra olycka och minska trafikstörningar.

6.4.9 Kommunikation Trygghet

Trafikförvaltningen har under hösten 2021 genomfört en revidering av Tryggboken som distribueras till samtliga trafikutövares trafiknära personal samt leverantörer av trygghetsresurser. Tryggboken innehåller fakta och information om trafikförvaltningens trygghetsarbete samt tips och råd kring trygghetsfrågor och det förebyggande trygghetsarbetet inom kollektivtrafiken samt samverkansarbetet med externa parter.

Två trygghetskampanjer i kollektivtrafiken med tema *Du reser aldrig ensam* genomfördes under juli och oktober månad 2021. Budskapet med kampanjen var främst riktad till unga resenärer som känner sig otrygga. Målet var att ge kunskap om hur och när resenärer kan kontakta Trygghetscentralen via telefon eller chatt för att få stöd och hjälp vid uppkomna situationer som påverkar tryggheten.

6.4.10 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

En gemensam aktivitet genomfördes under hösten 2021 mellan trafikförvaltningen och trafikutövare för tunnelbanan. Aktiviteten bestod av att på plats vid några utvalda stationer genomföra trygghetsundersökningar riktade till kvinnor för att kunna utröna om den tillfrågade känner till trafikförvaltningens trygghetsarbete. Trygghetsinformativa utrop genomfördes ombord på fordon och på station gällande information om kontaktvägar till Trygghetscentralen samt information om de trafiknära personal- och trygghetsresurser i kollektivtrafiken som finns för resenärernas trygghet. Aktiviteten genomförs med en före- och eftermätning för att se resultat med efterföljande analys.

En kvalitativ fokusundersökning genomfördes under december månad. Undersökningen genomfördes genom djupintervjuer och paneldiskussioner med kvinnor för att få kunskap om vilka faktorer som främst orsakar otrygghet och varför vissa kvinnor väljer bort att resa med kollektivtrafiken baserat på känsla av otrygghet. Vidare har undersökningen även inkluderat frågor om vilka tjänster/aktiviteter trafikförvaltningen kan initiera för att bidra till att öka tryggheten. Utifrån resultatet från undersökningen kommer trafikförvaltningen att inleda olika pilotförsök på föreslagna tjänster/aktiviteter och utvärdera dessa. Som stöd för denna fas av aktiviteten har trafikförvaltningen sökt innovationsmedel från Region Stockholm för utveckling av tjänstedesign och väntar besked under januari 2022.

6.4.11 Aktivitet för att motverka plankning

Trafikförvaltningen har genomfört en plankningsinsats på fem utvalda stationer i tunnelbana och pendeltåg. Insatsen syftade till att förhindra plankning som har identifieras som en stor otrygghetsfaktor för betalande resenärer. Insatsen har genomförts genom förstärkt bemanning vid spärrlinjen bestående av ordningsvakter, biljettkontrollanter och trafiknära personal under vissa tider på dygnet. En utvärdering av insatsen kommer att genomföras för att se om denna samverkansmodell kan implementeras på flera stationer där betalningsbenägenheten är låg.

6.5 Tillgänglighet

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhället på lika villkor. Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är central i kollektivtrafiken.

6.5.1 Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag till år 2030 (exklusive museala fordon och fartyg). Det är ett mycket ambitiöst mål som trafikförvaltningen och funktionshindersorganisationer har tagit fram tillsammans. Målet innebär att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

1. Planera resan
1. Köpa och använda biljett
2. Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
3. Ta del av information
4. Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget

De fem momenten utgår från lagkrav och kompletterande krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Tillgänglighetsdatabasen som mäter den faktiska tillgängligheten i spårtrafiken (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna enligt uppsatta parametrar visar att SL-trafiken bibehåller 80 procent tillgänglighet under 2021. Genom planerade åtgärder kommer tillgängligheten successivt att öka de kommande åren.

6.5.2 Tillgänglighetstjänster

Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av. Där kan resenären boka ledsagning, få hjälp med

tillgänglighetsgaranti[3] samt få information om tillgänglighetsanpassningar och råd om sin resa. Sedan 2009 erbjuds ledsagning vilket är en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken. Ledsagning erbjuds inom samtliga trafikslag och även på stora bytespunkter mellan land- och sjötrafik.

6.5.3 Nya fullt tillgängliga tunnelbanefordon

Under 2021 har de nya tunnelbanetågen blivit ett alltmer vanligt inslag i tunnelbanetrafiken. Nya tåg som tas i drift ersätter äldre modeller och 2023 beräknas samtliga tunnelbanetåg från 1970-1980-talet ha ersatts. De nya tågen är fullt tillgängliga med utmärkta rullstolsplatser, prioriterade sittplatser i avvikande färg, läs- och hörbar trafikinformation oavsett sittplats samt prioriterade sittplatser med plats för rullator. Funktionshinders- och pensionärsorganisationerna samt barn har varit delaktiga i framtagandet av det nya tunnelbanetåget och de har aktivt deltagit i tester med fullskalemodell.

6.5.4 Utbildning

Alla medarbetare inom trafikförvaltningen och all kundnära trafikpersonal utbildas i tillgänglighets- och bemötandefrågor. Utbildningen är lärarledd och genomförs i samverkan med länets funktionshindersorganisationer. Under utbildningen får deltagarna själva testa hur det kan vara att exempelvis vara synsvag/blind eller rullstolsanvändare i kollektivtrafiken. På grund av covid-19 har inga lärarledda utbildningar kunnat genomföras under 2021 för personal inom trafikförvaltningen. Vissa covid-19-anpassade lärarledda utbildningsinsatser har anordnats för personal på SL-kundtjänst och för kundnära trafikpersonal.

Trafikförvaltningen har startat ett utbildningsnätverk för utbildare från samtliga entreprenörer och leverantörer där trafikförvaltningen i avtalen kräver utbildning inom området social hållbarhet och tillgänglighet. Syftet med nätverket är att ge utbildarna möjlighet till kompetensutveckling och utbyta erfarenheter.

Under 2021 har digitala nätverksträffar genomförts för utbildningspersonalen i detta syfte. Teman för nätverksträffarna har varit: Barnkonventionens implementering och rutin för trygg resa för barn, Trygghetcentralens arbete, samt utvärdering av hittills genomförda utbildningsnätverksträffar.

---

[3] Läs mer tillgänglighetstjänster på www.sl.se/reseplanering/tillganglighet

6.5.5 Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2030. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, bland annat i samband med renovering av fartyg.

Fartyg som klarar krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är Sjövägen från 2014, Yxlan, ett isgående fartyg från 2018, Lux från 2019, Clara, Maria och Sofia från 2020 samt Katarina från 2021.

6.6 Sociala krav vid utveckling av kollektivtrafik

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Mänskliga rättigheter, jämlikhet, jämställdhet och barnperspektivet i kollektivtrafiken är några av de viktiga sociala frågorna i arbetet så att invånarna ska kunna påverka och delta i samhället på lika villkor.

6.6.1 Utbildning inom social hållbarhet

Utbildning i social hållbarhet är sedan 2016 obligatorisk för samtliga nyanställda inom trafikförvaltningen. Utbildningen ger kunskap om mänskliga rättigheter och antidiskriminering, jämlikhet och jämställdhet, barnkonventionen, tillgänglighet, trygghet, folkhälsa, samt olika resenärsgruppers förutsättningar med ett normkritiskt förhållningssätt som grund. Utbildningens innehåll har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningens personal, intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och trafikutövare. Utbildningen är lärarledd och genomförs ihop med utbildningen om tillgänglighets- och bemötandefrågor som har koppling till varandra. Sedan 2016 ställs också krav på att de trafikutövare som trafikförvaltningen tecknar avtal med ska genomgå motsvarande utbildning.

Under 2021 har inga lärarledda utbildningar genomförts med hänsyn till restriktioner för att minska smittspridning (tabell 6). Arbetet med att utveckla en digitalutbildning kommer påbörjas under 2022.

Tabell 6. Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal timmar	53	48	32	32	0	0
Antal utbildningstillfällen	10	6	4	4	0	0
Antal deltagare	137	73	58	56	0	0

6.6.2 *Branschsamarbete för hållbara leveranskedjor*

Sedan 2015 samarbetar Skånetrafiken, Västtrafik och trafikförvaltningen i en arbetsgrupp i syfte att harmonisera tillämpningen av den gemensamma uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken. Arbetsgruppen träffas regelbundet, ungefär varannan vecka, för att driva utvecklingen framåt.

Under 2021 har arbetet fokuserat på kartläggning av risker i kollektivtrafikens leveranskedjor kopplade till allvarliga brott mot mänskliga rättigheter i den kinesiska provinsen Xinjiang. I syfte att säkerställa efterlevnad inom egna leveranskedjor har arbetsgruppen genomfört uppföljningsinsatser och kravutveckling med fokus på spårbarhet.

I september 2021 anordnades ett rundabordssamtal med fordonstillverkare och trafikföretag i samma syfte. Intresset för rundabordssamtalet var stort och över 50 personer deltog i dialogen och gruppövningarna. Resultatet av rundabordssamtalet tas vidare i en nystartad arbetsgrupp för hållbara leveranskedjor vid Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige.

6.6.3 *Global Compact SDG Ambition accelerator*

Trafikförvaltningen deltar i Global Compact Sustainable Development Goals (SDG) Ambition accelerator program. Programmet pågår oktober 2021 – april 2022 och samlar över 600 företag globalt. Syftet är att inspirera, motivera och vägleda företag att sätta ambitiösa mål som säkerställer ambitionsnivån och takten som krävs att nå Agenda 2030-målen globalt.

6.6.4 *Sociala aspekter en del av utbyggnad av kollektivtrafiken*

Under 2021 har ett nytt verktyg för hållbarhetsbedömning av nya kollektivtrafiksatsningar implementerats. Verktyget omfattar såväl miljömässiga som sociala aspekter och hjälper projekt att väga in bland annat jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, tillgänglighet, trygghet, integration, mobilitet och folkhälsa vid stora investeringar. Syftet är att invånare och resenärer ska stå i centrum när Region Stockholm satsar på kollektivtrafiken.

6.6.5 *Genomförda åtgärder för social hållbarhet i bygg- och anläggningsprojekt*

Arbetet med sociala frågor inom trafikförvaltningens olika bygg- och anläggningsprojekt styrs av Program och projekthandboken, samt Riktlinjer social hållbarhet. Alla projekt upprättar en plan för social hållbarhet som definierar projektets mål och åtgärder. Arbetet med sociala frågorna inom projekt följs upp årligen genom rapportering som är indelad i sju teman:

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1. Metoder och verktyg för systematiskt arbete med social hållbarhet
2. Tillämpning av Uppförandekod för leverantörer
3. Jämställdhet och jämlikhet
4. Barnperspektivet
5. Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
6. Trygghet
7. Folkhälsa

Uppföljning av aktiviteter och åtgärder under 2021 visar att alla rapporterande projekt arbetar med social hållbarhet på något sätt. Omfattningen på åtgärderna varierar beroende på projektets storlek och förutsättningar. Några exempel på genomförda aktiviteter i bygg- och anläggningsprojekt under 2021 är:

- Tillämpning av Sveriges regioners gemensamma uppförandekod vid upphandling av entreprenad och varor.
- Åtgärder för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Anti-korruptionsutbildning inom Programmet Tvärbanansutbyggnad Kistagrenen.
- Revisioner av byggentreprenörer och fordonstillverkare baserat på uppförandekoden och principerna i Global Compact.
- Genomförande av barnkonsekvensanalyser inom Programmet Saltsjöbanan och Roslagsbanans utbyggnad.
- Samverkan med kommunerna för trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet.
- Tillämpning av sysselsättningskrav vid upphandling av byggentreprenad som omfattar rekrytering av personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, bland annat inom Programmet Tvärbanansutbyggnad Kistagrenen.
- Samarbete med sysselsättningsverksamheterna Frösunda Omsorg i Täby och Vallentuna Arbetscoachning i samband med Roslagsbanans utbyggnad för inkluderande och hälsofrämjande insatser. Detta omfattar även initiativ att skapa ett konstverk vid en station på Roslagsbanan i samarbete med sysselsättningsverksamheten Frösunda Omsorg.
- Minskad negativ hälsopåverkan genom bullerskyddsåtgärder vid spår, giftfria material och byggvaror, tystare verktyg och ljuddämpande tält över arbetsområden.
- Åtgärder för trygghet runtomkring byggarbetsplatser och vid tillfällig omledning av gång- och cykelvägar.

7 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 3: Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.
- Princip 6: Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder

Trafikförvaltningens arbete med HR-frågor bygger på målsättningen att bli en hållbar och attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad trafikförvaltningen står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara hållbart och attraktivt att jobba inom trafikförvaltningen. Genom samverkansavtalet med de fackliga organisationerna sker en löpande dialog mellan arbetsgivare och medarbetare för att gemensamt utveckla verksamheten.

7.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för alla medarbetare inom trafikförvaltningen och för leverantörer. Sedan länge arbetar trafikförvaltningen med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. De viktigaste verktygen för det omfattande arbetet utgörs av Region Stockholms medarbetarpolicy (tillika arbetsmiljöpolicy) samt jämställdhets- och mångfaldsarbetet. Trafikförvaltningen följer regionens policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Som arbetsgivare samverkar och förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de fackliga organisationerna. Trafikförvaltningen omfattas av Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) kollektivavtal Allmänna bestämmelser (AB).

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vid utgången av 2021 var 878 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 820 tillsvidareanställda samt 58 visstidsanställda (tabell 7). Antalet nyanställda externa medarbetare (tillsvidare) under 2021 var 46 varav 21 var kvinnor och 25 män.

Tabell 7. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2019 – 2021.

	2019	2020	2021
Antal i ledningsgrupp totalt	***7***	**9**	**10**
-varav män	3	4	4
-varav kvinnor	4	5	6
Antal chefer totalt	**92**	**95**	**96**
-varav män	45	46	48
-varav kvinnor	47	49	48
Antal tillsvidareanställda totalt	**823**	**847**	**820**
-varav män	392	404	393
-varav kvinnor	431	443	427

Tabell 8. Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2019-2021 (medellöner per 31 december).

	2019	2020	2021
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 8,1 % högre än männens	Kvinnornas löner är 3,6 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 13,7 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 4,6 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 0,7 % högre än männens	Kvinnornas löner är 1,9 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 10,3 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10,7 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10,1 % lägre än männens

7.2 Mål och indikatorer

Nedan i tabell 9 redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 9. Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2019-2021.

Mål och indikator	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2021 Region Stockholm
Total HME (Hållbart medarbetarengagemang)	73	74	70	77
Motivation HME	75	76	70	79
Ledarskap HME	78	77	75	77
Styrning HME	68	69	65	75

7.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen kopplad till trafikförvaltningens arbete med HR-frågor är kompetensförsörjning.
Den risk som är formulerad för verksamheten för kommande år är bristfällig kompetensplanering utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov. Det innebär att det finns risk att verksamheten inte jobbar aktivt och kontinuerligt med kompetensplanering. Därtill finns en risk att kompetensplaneringen inte sker utifrån prioriteringar och intentioner i trafikförvaltningens Kompetensförsörjningsplan.

Vidare innebär risken att trafikförvaltningen inte förmår utveckla/behålla kompetens och ställa om arbetssätt i den takt som krävs för att kunna leverera på trafikförvaltningens uppdrag. Därtill ökar besparingskrav på kort sikt risken att ge försämrade förutsättningar för kärnverksamheten att utföra sitt uppdrag. I förlängningen kan detta leda till leveransbrister kopplat till verksamhetens uppdrag samt negativ påverkan på upplevelsen av trafikförvaltningen som en hållbar och attraktiv arbetsgivare.

7.4 Genomförda aktiviteter 2021

7.4.1 Hållbar arbetsgivare – medarbetarenkät och extern benchmark

Under 2021 genomfördes medarbetarenkäten med frågor enbart kring hållbart medarbetarengagemang (HME) samt utsatthetsfrågor. HME-modellen som fokuserar på områdena motivation, ledarskap och styrning är framtagen av Sveriges kommuner och regioner och tillämpas nu inom hela Region Stockholm. HME-index för trafikförvaltningen var 70 (2021) att jämföra med 74 för 2020.

Trafikförvaltningen är varje år med i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av arbetsgivare där nyckeltal mäts inom attraktiv arbetsgivarindex (AVI) och jämställdhetsindex (JÄMIX). I kartläggningen ingår cirka 350 företag och organisationer.

AVI beskriver arbetsvillkoren i organisationen från medarbetarnas perspektiv. Utgångspunkten är att goda arbetsvillkor leder till trivsel och effektivitet. 2020 års resultat på 137 ligger fortsatt på en hög nivå (2019 års resultat 138).

I år landade JÄMIX på 145 (2019 års resultat 154), vilket är ett fortsatt mycket starkt resultat i jämförelse med andra deltagande organisationer.

I årets kartläggning av regionanställdas faktiska arbetsvillkor, har trafikförvaltningen uppnått högsta resultat och tilldelas utmärkelsen "Bäst i branschen: Bästa jämställdhetsindex bland regioner 2020". Kartläggningen visar också att trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna kopplat till jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor, och för det tilldelas trafikförvaltningen certifikatet ”Excellent arbetsgivare 2021” (figur 7).



Figur 7. Trafikförvaltningens utmärkelser från Nyckeltalsinstitutet; Bäst i branschen Bästa Jämställdhetsindex inom Regioner 2020 och Excellent arbetsgivare 2021.

7.4.2 Arbetsmiljö: pulsmätning

Pulsmätning som nytt arbetssätt, kopplat till engagemang och dialog om upplevelse av arbetsmiljö, har introducerats och den första pulsmätningen genomfördes i mars 2021. Pulsmätningar genomförs på månadsbasis med kvartalsvisa fördjupningar. Mätningarna är ett chefsverktyg för att skapa dialog kring den gemensamma arbetsmiljön och därmed en viktig del i det systematiska arbetsmiljöarbetet inom trafikförvaltningen.

7.4.3 Värderingarna i fokus

En förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare är en tydlig värdegrund som genomsyrar verksamheten. Våra värderingar är *Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet* och *Kompetens*. Med *Trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan* som grund tydliggörs en lärande kultur. Trafikförvaltningen arbetar för ha en lärande kultur där medarbetare:

- skickliggör varandra
- vågar visa stort mod
- bidrar till att du utvecklas och vi vill att du vill det

Det finns fyra ledarkriterier som beskriver ett önskvärt chef- och ledarskap inom trafikförvaltningen. En av dessa är *Värdegrundsbaserad*. Inte minst i en tid av stark förändring och oro är behovet av en ledare som är en tydlig representant för arbetsgivaren och verkar utifrån verksamhetens värderingar viktig. Trafikförvaltningen behöver ledare som förstår att deras viktigaste uppgift är att få medarbetarna att visa hur duktiga de är och uppmuntra dem att vidareutveckla sig.

7.4.4 Kompetensförsörjning

En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att trafikförvaltningen ska klara uppdraget. Trafikförvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är stor. Trafikförvaltningen konkurrerar på såväl offentlig som privat marknad. För att trafikförvaltningen ska kunna attrahera, utveckla och behålla kompetens, samt ställa om arbetssätt i den takt som krävs för att kunna leverera på sitt uppdrag behövs en aktiv och kontinuerlig kompetensplanering. Kompetensplaneringen behöver ske utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov och samtidigt utifrån prioriteringar och intentioner i *Trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan*. Under 2021 fortsatte implementeringen av kompetensförsörjningsplanen som beslutades vid årsskiftet 2019/2020.

Kompetensförsörjningsplanens principer är dessa och fungerar vägledande för hela verksamheten:

- Vi resurssätter verksamheten utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt
- Vi har en flexibel syn på begreppet medarbetare
- Vi arbetar mer i nätverk än i hierarkier
- Vi främjar medarbetares utvecklingsmöjligheter
- Vi möjliggör en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats

7.4.5 Studenter och unga talanger

Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv. Den 23-24 november 2021 deltog trafikförvaltningen återigen KTH ARMADA som även den här gången var helt digital. Under november fick trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022 som är en utmärkelse som innebär att trafikförvaltningen erbjuder unika karriär- och utvecklingsmöjligheter för unga talanger.

7.4.6 Kompetenbaserad rekrytering

Under 2021 har trafikförvaltningen fortsatt implementering av ett nytt rekryteringssystem (Varbi) samt fortsatt befintligt arbetssätt med rekrytering i egen regi med hjälp av anställda rekryterare. Rekryteringsleverantör involveras för stöd i IT-rekrytering. Trafikförvaltningens kompetensbaserade rekryteringsprocess syftar till att rekrytera rätt kompetens för att klara förvaltningens uppdrag. Att utifrån behovsanalysen ställa relevanta krav och att genomgående ha fokus på rätt kompetens i syfte att minska risken för ofrivillig diskriminering. Som en aktiv åtgärd infördes i november 2021 en ny rutin för uppföljning av rekryteringsprocess genom stickprov. Steg som ingår i uppföljningen är: kravprofil, urval och rekryteringsgrupp.

7.4.7 Ledarskap och ledarutveckling

Allt mer pekar på ledarskapets betydelse för att arbetsgivare framöver ska lyckas med att skapa en arbetsmiljö som attraherar, utvecklar och engagerar de mest kompetenta medarbetarna. Trafikförvaltningen måste också säkerställa gott ledarskap och engagerade medarbetare. Nya utmaningar kräver nytt ledarskap och som chef på trafikförvaltningen ska bästa möjliga förutsättningar ges att utvecklas i sin ledarroll.

Utbildningsinsatser inom chef- och ledarskap erbjuds chefer både som lokala utbildningar inom trafikförvaltningen och som regionövergripande utvecklingsinsatser. Samtliga utvecklingsinsatser utgår från verksamhetens behov och utmaningar. Exempel på olika insatser på trafikförvaltningen är:

- *Chefsintroduktion* där nyanställda chefer introduceras till sitt nya uppdrag, förväntningar i rollen.
- *Ledarutvecklingsprogram* som syftar till att ge fördjupad insikt om det egna beteendet som grund för ett gott ledarskap som förutsättning för medarbetarskap.
- *Chefscoachning* som syftar till att öka förmågan att medvetet reflektera över förmågor och förhållningssätt och sker utifrån behovet av att utvecklas i rollen.
- *Ledarlunch* med dialog och med föreläsning.
- *Ledningsgruppsinsats med 360-utvärdering* i syfte att öka självinsikt och fokus på beteenden som ger bäst effekt för ledarskapet.
- *Rum för lärande & dialog* där chefer kan mötas och ha dialog efter en genomförd e-learning inom hållbart ledarskap och hälsofrämjande arbetsplatser.

Exempel på regionsgemensamma insatser är *Mentorsprogram*, e-learning *Hållbart ledarskap* som innefattar grundläggande förutsättningar för chefer att arbeta med en hälsofrämjande och hållbar arbetsplats inom arbetsmiljö, kränkande särbehandling och konflikthantering. *Förändringsledning*, *morgondagens chef*, *Ung och chef* m.m.

Utöver detta får alla chefer löpande utbildning kopplat de årliga HR-processerna samt utvecklingsinsatser bland annat vid chefsmöten och chefskonferenser. I vardagen finns vägledning på intranätet i form av exempelvis trafikförvaltningens Chefshandbok.

7.4.8 Hälsofrämjande arbete

Trafikförvaltningen arbetar med friskfaktorer för att skapa en bättre arbetsmiljö och har målsättningen att genom att fokusera på hälsofrämjande åtgärder nå lägre sjuktal.

Förmånen *Hälsokollen* är ny för 2021 och består av en webbaserad hälsoenkät och ett uppföljande hälsosamtal via video eller telefon med en sköterska hos vår företagshälsovård Feelgood. Under samtalet får medarbetaren direkt återkoppling som tar hänsyn till hälsa, livsstil och arbetsmiljö samt hur de delarna påverkar varandra. Efter slutförd enkät och hälsosamtal ges sedan

riktade rekommendationer för att bibehålla eller förbättra medarbetarnas hälsa. Utifrån individuella behov och företagssköterskans rekommendationer finns möjlighet till behovsanpassat stöd.

Hälsospåret är ett aktivt arbete att uppmuntra olika former av hälsofrämjande aktiviteter på arbetstid. Aktiviteter inom Hälsospåret har tidigare haft en tonvikt på fysisk aktivitet men under senaste åren har konceptet utvidgats och omfattar hälsa i ett vidare perspektiv. Temat för 2021 har varit ett hållbart arbetsliv och under hösten ett särskilt fokus på återhämtning. Utbudet är i huvudsak digitalt för att säkerställa att alla har möjlighet att delta.

7.4.9 Mångfald på arbetsplatsen

HR har inlett arbetet med att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom organisationen. Arbetet inleddes med implementering av den regionsgemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier.

Under året har chefer och medarbetare erbjudits ett flertal utbildningar med syfte att tydliggöra likabehandling och mångfald samt på vilket sätt det omfattas av våra processer och arbetssätt. Däribland finns följande utbildningar för chefer:

- Hållbart ledarskap och hälsofrämjande arbetsplatser,
- Jämställdhet, jämlikhet och diskriminering
- Kompetensbaserad rekrytering

Därtill har trafikförvaltningen tagit fram en utbildning i Likabehandling (Nano) som är obligatorisk för chefer, medarbetare och konsulter.

Utifrån Nyckeltalsinstitutets resultat inom mångfaldsområdet som relaterar till utländsk bakgrund ses HR:s processer över som bidrar till att trafikförvaltningens personalsammansättning kan spegla samhället i en ännu större utsträckning. Trafikförvaltningen har bland annat ett samarbete med Jobbsprånget och erbjuder därigenom praktikplatser till nyanlända akademiker.

Trafikförvaltningen arbetar även med ledarskapsutveckling på temat en *lärande kultur* som bidrar till att främja mångfald genom att ta vara på medarbetares olika perspektiv, erfarenheter och kompetens både i ledarskap och i självledarskap. Det här arbetet är en del i en framåtriktad satsning och ett långsiktigt arbete i att förändra attityder.

7.4.10 Samlokalisering och arbetsplats 2022

Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som pågår av de centrala förvaltningarna inom regionen. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske mellan förvaltningarna.

På trafikförvaltningen sker arbetet inom ramen för Arbetsplats 2022 som är uppdelat inom tre områden:

- Fysisk arbetsplats
- Digital arbetsplats
- Nya arbetssätt

Detta förväntas att skapa förutsättningar för ökad hållbarhet i rollen som arbetsgivare över tid.

7.4.11 Successiv återgång till arbetsplatsen och nytt kollektivavtal kopplat till distansarbete

Under hösten 2021 tillämpade Trafikförvaltningen övergångsregler och påbörjade en successiv återgång till arbetsplatsen, som bland annat innefattade att alla välkomnades till kontoret minst två dagar per vecka. I början av december 2021 återgick dock trafikförvaltningen till Folkhälsomyndighetens tidigare rekommendation om arbete hemifrån med hänsyn till åtgärder för att minska smittspridning av covid-19. Rekommendationen gäller tillsvidare för de av Region Stockholms medarbetare som har möjlighet att utföra sina arbetsuppgifter helt eller delvis hemifrån.

Region Stockholm har tecknat kollektivavtal som möjliggör att teckna individuella avtal om distansarbete. Trafikförvaltningens ledningsgrupp har lagt en plan för hur implementeringen ska genomföras på förvaltningen. Under perioden fram till årsskiftet fortsatte arbetet med att konkretisera hur kollektivavtalet ska tillämpas i detalj på trafikförvaltningen. Ledningen tillsammans med trafikförvaltningens chefer och arbetstagarorganisationer förberedde för möjligheten att from 1 januari 2022 teckna individuella avtal med de medarbetare som så önskar.

8 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 7: Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- Princip 8: Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- Princip 9: Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:


Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar


Mål 6. Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla


Mål 7. Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla


Mål 9. Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation


Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder


Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara


Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster


Mål 13. Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser


Mål 14. Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling


Mål 15. Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstöringen samt hejda förlusten av biologisk mångfald

Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt så ofta som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen, men trafikförvaltningen arbetar också aktivt för en lägre miljöpåverkan och en hållbar framtid på många andra sätt utöver det. Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All busstrafik drivs sedan flera år tillbaka med biodrivmedel och blir alltmer energieffektiv i takt med att elbussflottan successivt ökar. Trafikförvaltningen arbetar dessutom proaktivt för att effektivisera energianvändningen i spårfordon och fastigheter vilket minskar klimatpåverkan. Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. Därtill är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och

hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

8.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom ett förebyggande arbetssätt och har ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem. De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet, under strategin för hållbar utveckling, är Riktlinjer Miljö och energi och Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjerna beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö, energi och buller och syftar till att säkerställa likartat arbetssätt utifrån miljömålen, lagstiftning och Region Stockholms styrande dokument.

8.2 Mål och indikatorer

Resultatet av 2021 års uppföljning av mål och indikatorer inom miljö- och energi i trafikförsörjningsprogrammet och miljöprogram 2017-2021 presenteras på en övergripande nivå i tabell 10 nedan. För mer utförlig information om uppföljning av miljömålen och analyser av resultaten av dessa, se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 10. Uppföljning av miljömål med indikatorer som trafikförvaltningen rapporterar.

	Läs mer i Bilaga 1	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2021	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel, procent	kap. 3.1	47,5	29[4]	51,5	54
Minskad klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser jämfört med basår 2011, procent	kap. 2.1	-56	-58	-50	-
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag	kap. 2.2	10	25	≥ 70	-
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basårsvärde 2011, procent	kap. 3.3	+20	+30	-10	-15
Minskad energianvändning i fastigheter per kvadratmeter, kWh/kvm A-temp, procent	kap. 4.2	-19	-16[5]	-10	-30
Andel förnybar energi i kollektivtrafik, procent	kap. 3.2	93	93	95	100
Andel förnybar energi i fastigheter, procent	kap. 4.1	95	97	95	100
Antal övriga stora bygg- och anläggningsprojekt inom kollektivtrafiken där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 15 procent	kap. 4.3	2	6	≥6	-
Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt	kap. 4.3	5	0	≥2	-
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll jämfört med basårsvärde 2017, procent	kap. 3.5	+91	+46	-30	-
Andel miljöbedömda material och produkter som används vid byggnation, procent	kap. 4.4	89	88[6]	50	-
Andel godkända byggvaror av de som har bedömts enligt BVB kriterier, procent	kap. 4.4	85	85	90	-
Minskat utsläpp av partiklar, procent	kap. 3.4	-37	-38	-50	-75
Minskat utsläpp av kväveoxider, procent	kap. 3.4	-51	-53	-50	-75
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	kap. 3.6	i.u.	1 068[7]	-	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

[4] Utfall rapporteras år 2021 men omfattar resultat av resvaneundersökning år 2020.

[5] Innehåller osäkerheter på grund av ej kvalitetssäkrat basår 2011.

[6] Indikatorn svår att följa upp. Redovisad siffra avser bedömning av de material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen (BVB). Det återstår dock arbete med att få översikt över det totala antalet material och produkter.

[7] Antal identifierade fastigheter år 2021 som återstår att inventera och/eller åtgärda för att uppnå målet.

8.3 Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen
- Energieffektivisering
- Klimatpåverkan och resursanvändning i byggnation (materialflöden)
- Klimatanpassning och klimatrisker
- Minskat buller från tunnelbana och lokalbana
- Miljöbedömning av material och produkter som används vid byggnation
- Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att samla in miljödata och genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att miljömålen nås i tid. Läs mer om genomförda aktiviteter och resultat för 2021 i följande avsnitt.

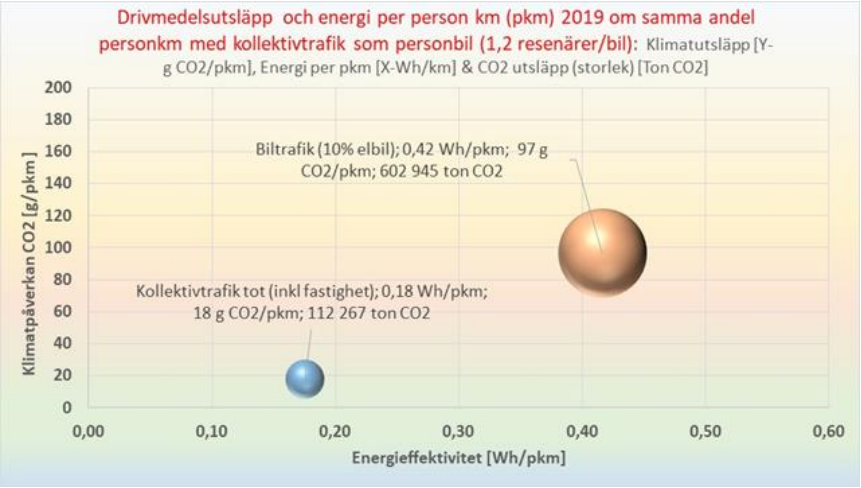
8.4 Ökat kollektivt resande

8.4.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

Trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att vidmakthålla befintlig kollektivtrafik och att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Från ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt men även för länets utveckling generellt. Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för ett högt antal resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Faktaruta

Jämförelse av resande visar att SL-trafikens utsläpp av koldioxid under 2019 beräknas vara ungefär en femtedel av biltrafikens utsläpp i Stockholm vid samma trafikproduktion (figur 8.).[8]



Figur 8. Drivmedels utsläpp och energi per personkilometer för bil jämfört med kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för invånarna. Det är kommunerna som kan anvisa mark för den nödvändiga infrastruktur som behövs till exempel för depåer, spår och terminaler samt väghållning. Därför har trafikförvaltningen och kommunerna en kontinuerlig dialog kring kommunernas planerade samhällsutveckling och tänkta exploateringsområden med syfte att arbeta för en hållbar utveckling där bostäder, verksamheter och infrastrukturen för kollektivtrafik stödjer varandra. Genom det kan så många invånare som möjligt ha bra tillgång till befintlig och planerad kollektivtrafik.

Under 2021 har arbetet med remissen av kollektivtrafikplan (tidsperspektiv 2050 som RUFS) avslutats. Planen ska antas i början av 2022 genom ett regionfullmäktigebeslut. Kollektivtrafikplanen tar upp hur kollektivtrafiken i regionen bör utvecklas för att möta de behov och nå de mål som finns i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

[8] Källa: Tjänsteutlåtande Informationsärende om energieffektivisering i SL-trafiken, TN 2021-1129

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss är ett annat exempel på hur trafikförvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Utredningar och åtgärdsförslag tas fram gemensamt med länets kommuner och Trafikverket.

Ett tredje exempel, och kanske det viktigaste för att öka resandet med kollektivtrafiken, är att trafikförvaltningen agerar på de extrema effekter som pandemin har orsakat genom ett fokuserat arbete som har inletts för att locka tillbaka resenärer. Vid slutet av 2021 var antalet resenärer i kollektivtrafiken 74 procent jämfört med resande före pandemin hösten 2019, vilket betyder att trafikförvaltningens intäkter har minskat under pandemin. Samtidigt har trafikvolymen bibehållits under hela 2021 för att minska risken för smittspridning. Ekonomin påverkar tillgång till de resurser som krävs för att nå övriga mål med bland annat ett ökat kollektivt resande.

8.4.2 Trafikanalyser för ökat kollektivt resande

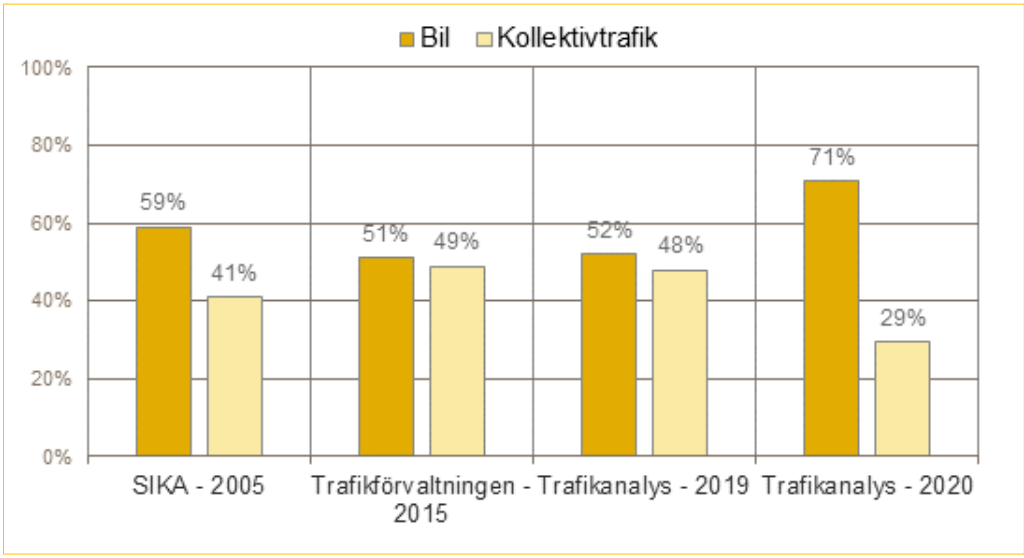
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störnings-information är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in och viktas i drivkraftsanalyser som ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag.

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet.

Covid-19 pandemin under år 2020-2021 har resulterat i väsentligt förändrade resvanor för länets invånare. Under 2020 gjordes en nationell resvaneundersökning där Region Stockholm deltog. Resultatet indikerar att det en genomsnittlig veckodag (måndag – söndag) är en klart större andel resor som genomförs med bil, en ökad andel cykelresor samt en minskad andel resor med kollektivtrafik, i jämförelse med resvaneundersökningen från år 2019. Resultatet visar också att det finns stora skillnader inom länet; i vissa områden har resandet fortsatt nästan som innan pandemin, medan resandet har gått ner mycket i andra områden. Andelen resor till fots är oförändrad sedan år 2019. När det gäller ärendefördelning har resor till arbete och skola minskat i andel medan andelen fritidsresor har ökat. Resultat visar även en minskad andel resor in till regioncentrum och inom innerstaden medan en ökad andel resor sker

lokalt inom kommunen där man bor. Dessa förändringar bedöms vara en pandemieffekt.

Den senaste tillgängliga resvaneundersökningen från 2020 indikerar att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna är 29 procent, och övriga 71 procent är bilresor. Med motoriserade resor avses resor med kollektivtrafik och bil som har målpunkt i regionen och som genomförs under vardagar (måndag – fredag). Marknadsandelen för kollektivtrafik har minskat kraftigt som en effekt av pandemin. En tidserie avseende marknadsandel från resvaneundersökningar 2005 till 2020 presenteras i Figur 9.



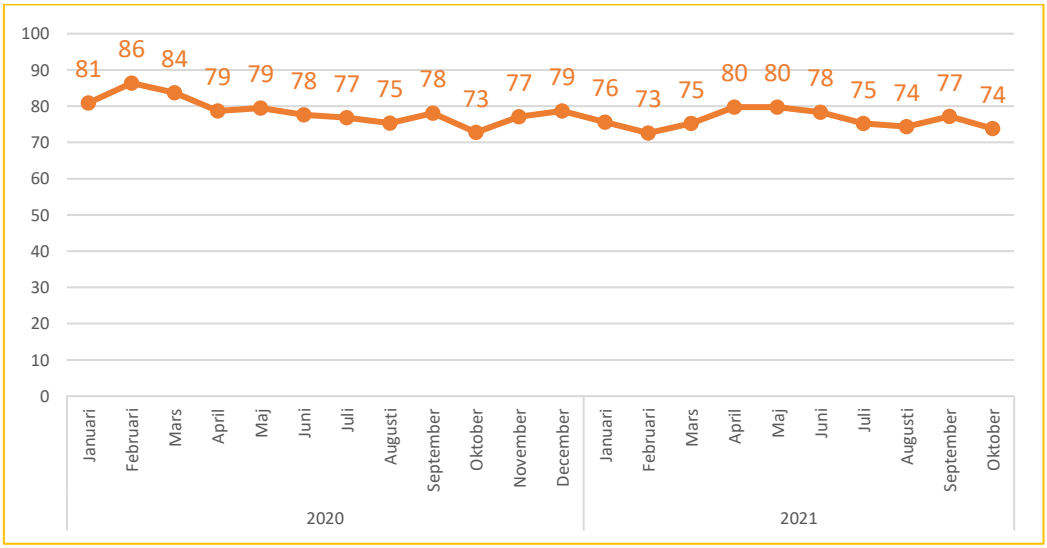
Figur 9. Marknadsandelar av motoriserade resor (bil jämfört med kollektivtrafiken).

8.4.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten följdes under 2021 med Kollektivtrafikbarometern som huvudkälla. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik och där de flesta kollektivtrafikmyndigheter i Sverige deltar. Datainsamlingen sker löpande under hela året och mäter nöjdhet bland hela befolkningen, både de som reser ofta med kollektivtrafik och de som gör det mer sällan eller aldrig. Resultaten redovisas månatligen och per år.

Under 2021 var 77 procent av SL-kunder (reser minst en gång i månaden med SL) nöjda med sin senaste resa med SL (inkluderar mätningar månader januari

– oktober 2021). Figur 10 visar utvecklingen av nöjdhet med senaste resa med SL under perioden januari 2020 - oktober 2021. Under hela pandemiperioden har nöjdhet med resan varit stabilt på ganska hög nivå, men lägre än de historiskt höga nöjdhetsnivåerna strax innan pandemin.



Figur 10. Befolkningsandelen nöjda med sin senaste resa med SL 2020-2021.

8.5 Klimatpåverkan och energianvändning

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför, och det är av största vikt att minska utsläppen av växthusgaser. Region Stockholms klimatåtagande enligt Miljöprogram 2017-2021 innehåller miljömål för att minska utsläppen av växthusgaser från driften av verksamheterna. Kollektivtrafiken är den del av Region Stockholms verksamheter som använder mest energi och står sammanlagt för cirka tre fjärdedelar av Region Stockholms beräknade klimatpåverkan inom miljömålet.

Kollektivtrafikens energianvändning inom Stockholms län är omfattande. Den sammanlagda årliga energianvändningen för persontransporter för busstrafik, spårtrafik, sjötrafik och färdtjänsten uppgår till ca 1,2 TWh. Till detta tillkommer energianvändning från SL:s stora fastighetsbestånd på ca 0,2 TWh, vilket summeras till ca 1,4 TWh. För att få en uppfattning av storleksordningen så uppgick energianvändningen för hela Sveriges inrikesflyg till 2,2 TWh år 2017 (SCB). Både omställning till förnybara drivmedel och energieffektivisering i SL-trafiken är viktiga verktyg för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader år 2045.

8.5.1 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har som mål att all kollektivtrafik, både på land och till sjöss, ska gå på 100 procent förnybar energi år 2030. Hela SL:s bussflotta på ca 2 200 bussar drivs sedan år 2017 på förnybara drivmedel. Elenergin för spårdriften är 100 procent ursprungsmärkt.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Anledningen till att omställningen kommer i ett senare skede beror dels på att sjötrafiken är hänvisad till drivmedlet HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) som blivit tekniskt möjligt först på senare år. Dels beror det på att skatteeffekten för sjöbränsle medför att förnybara drivmedel är betydligt dyrare inom sjötrafiken.

Övergång till förnybart drivmedel inom sjötrafiken är viktigt för att nå det totala målet om förnybart drivmedel inom trafikförvaltningen och Region Stockholm. Under år 2021 har 54 procent förnybar andel använts inom sjötrafiken. På grund av de ekonomiska effekterna för kollektivtrafiken i och med covid-19 har trafiknämnden beslutat att inte öka användningen av förnybart drivmedel till 90 procent år 2021, vilket framgår i drivmedelsplanen för sjötrafiken. Sjötrafiken kommer därmed inte att nå målen som tidigare var beslutade.

Läs mer om förnybara drivmedel och elbussar i Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning i kap. 3.2.

8.5.2 Förnybar energi i fastigheter

Under 2021 har en upphandling av *solkraft som tjänst* färdigställts för implementering på ett flertal depåtak. Underlaget inväntar beslut innan själva upphandlingen kan genomföras. Solel innebär lokal energiproduktion med låg klimatpåverkan och är en av trafikförvaltningens åtgärder för att minska faktisk klimatpåverkan från kollektivtrafiken. I första skedet är det planerad att installera solceller på fyra depåtak. Genom samverkan med andra aktörer kommer det även att finnas möjlighet inom avtalsmodellen att skala upp och utveckla till att även inkludera vindkraft. Detta krävs för det långsiktiga klimatmålet mot 2045 där all energi ska vara CO_2-neutral.

8.5.3 Energieffektivisering

Trafikförvaltningen är medveten om att även förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el bidrar till koldioxidutsläpp i ett livscykelperspektiv.

Därför är energieffektivisering en prioriterad åtgärd för att minska de faktiska klimatgasutsläppen.

Under 2021 har trafikförvaltningen färdigställt en åtgärdsplan för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Planen samlar specifika åtgärdsförslag för trafikförvaltningens verksamhet. Syftet med planen är att minska de faktiska klimatgasutsläppen och bidra till de nationella klimatmålen knutna till Parisavtalets 1,5 graders-mål[9]. Exempel på de identifierade åtgärderna är framtagning av en detaljerad kartläggning av klimatgasutsläppen för verksamheten, förslag på nedbrytning av klimatmål, tydliga incitament i upphandlade avtal för energieffektivisering, IT-stöd och reducerande åtgärder.

Under 2021 startade trafikförvaltningen en intern samverkansgrupp för energieffektivisering. Gruppen har under 2021 bland annat utvärderat krav om energieffektivisering i befintliga avtal och sammanställt goda exempel på åtgärder inom fastigheter. Genomförd utvärdering visar att effektivisering upp till 35 procent ha uppnåtts i vissa depåer. Dessa goda exempel ska spridas till övriga depåer.

8.6 Klimatpåverkan och resursanvändning i bygg- och anläggningsprojekt

Bygg- och fastighetssektorn svarar enligt Boverket för ca 21 procent (2018) av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och för cirka 35 procent (2018) av allt avfall och 22 procent (2018) av allt farligt avfall i Sverige. Trafikförvaltningen är i ett nationellt perspektiv en stor byggherre och bidrar väsentligt till dessa stora andelar.

Från att tidigare i huvudsak fokusera på förnybar energi i driften, har trafikförvaltningen börjat se på verksamheten mer utifrån ett cirkulärt och livscykelperspektiv.

För att maximera kollektivtrafikens fördelar i form av god resurshushållning och låg klimatpåverkan behövs såväl ökat fokus på energieffektivisering som på klimatpåverkan relaterat till byggprocessen. Det gäller framförallt val av konstruktion av material, möjligheter att livstidsförlänga och återanvända system- och anläggningsinvesteringar, samt att anpassa utformning och konstruktioner så att avfall och resurser kan minimeras.

---

[9] Källa: Naturvårdsverket, läs mer om de nationella klimatmålen knutna till Parisavtalet https://www.naturvardsverket.se/parisavtalet

Ett utvecklat livscykelperspektiv är en nödvändig del av en modern investerings- och förvaltningsprocess. För att det ska fungera måste det också åtföljas av den ekonomiska styrningen. Investerings- och driftsbudgetar behöver tydligare kopplas samman så att eventuellt ökade investeringskostnader kan motiveras genom minskade driftskostnader. Det krävs även en fortsatt utveckling av såväl upphandling och kravställning som utformning av avtal gällande exempelvis garantiåtaganden.

Sorteringsgraden från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt var under 2021 drygt 98 % vilket är en hög nivå. Nu behövs dock ökad fokus på att återanvända och återvinna de sorterade mängderna med så hög bibehållen kvalitet som möjligt, samt att anpassa utformning och konstruktion så att avfall minimeras.

Under år 2021 har trafikförvaltningen startat ett arbete med att genomlysa utmaningar med återbruk av byggprodukter och material inom investeringsverksamheten. Genomlysningen syftar till att ge underlag för att ta fram åtgärdsplaner för att öka återbruk som en del av arbetet med att minimera uppkomst av avfall. Ett förslag till ett arbetsupplägg för att identifiera åtgärder har presenterats för förvaltningens ledning.

Under år 2021 har arbetet med att minska inbyggd klimatpåverkan från bygg- och anläggningsverksamheten fortsatt. Sex bygg- och anläggningsprojekt har satt klimatmål och i ytterligare några har åtgärder genomförts för att minimera den inbyggda klimatpåverkan. Inför 2022 har mål också införts om att samtliga större projekt ska ha satt ett klimatmål senast i investeringsfasen vilket kommer att underlätta att frågan tydligt blir en del av projektprocessen. Arbetet med att utveckla stöd till olika processfaser pågår.

Se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap 4.3 för mer information.

8.7 Klimatanpassning och klimatrisker

Den pågående klimatförändringen medför att det kommer bli vanligare med extrema väderhändelser såsom värmeböljor, kraftiga skyfall och hårda vindar. Klimatförändringarna förväntas också leda till generellt sett varmare väder och högre luftfuktighet. Alla dessa faktorer kan medföra negativ påverkan på såväl resenärsmiljöer som byggnader och anläggningar, och följaktligen även påverka förutsättningarna att bedriva kontinuerlig trafik.

Under år 2021 har trafikförvaltningen påbörjat en detaljerad kartläggning och klimatsårbarhetsanalys av SL:s infrastruktur, fordon och trafikdrift. Utredningen omfattar även att ta fram vägledning för hur klimatrisker lämpligast hanteras i investeringsprojekt. Uppdraget fortsätter under år 2022.

Att identifiera klimatrisker, sårbarheter, prioriteringar, handlingsplaner och åtgärder, är ett omfattande arbete som kommer att behöva drivas aktivt, kontinuerligt och systematiskt under lång tid inom trafikförvaltningens verksamhet och i samverkan med andra aktörer inom regionen.

Ett Vinnova-finansierat projekt inom klimatanpassning i byggd miljö, där trafikförvaltningen deltar som en av flera aktörer, har under året beviljats medel. Projektet kommer drivas under år 2022 och 2023 och syftar till att gemensamt öka kunskap om effektiva arbetssätt och genomförande av klimatanpassningsåtgärder i byggd miljö.

8.8 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska buller-störningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn, samt i längden leda till hjärt- kärlsjukdomar.

Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Uppföljning av bullerpåverkan från SL:s spår görs primärt genom beräkningar vilka utgör del av egenkontrollen enligt miljöbalken. Bullerkartläggningen utgör även grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder med det långsiktiga målet att klara måltalen i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. Allt fler bostäder byggs nära spåranläggningarna i bullerutsatta lägen. Det ställer i sin tur allt högre krav på att de nya byggnadernas skydd mot yttre ljudkällor utförs på korrekt sätt.

Trafikförvaltningen kontrollräknar nu trafikbullerutredningar i kommuners planprocesser för att säkerställa att byggnadens skydd mot buller blir tillräckligt. På så sätt minskar både risk för bullerstörning för närboende och risk för eventuella trafikala begränsningar efter myndighetsingripande, som kan bli följden när en bostadsbyggnad uppförs nära spår utan tillräckligt skydd mot buller.

En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastrukturen. Trafikförvaltningen arbetar långsiktigt med att utveckla underhållet. Genom att använda ljud- och vibrationsutrustning på fordon i trafik som mäter faktisk status på spåren, finns redan idag aktuell underhållsinformation för tunnelbanan. På sikt är det meningen att övervakningen ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

Trafikförvaltningen har haft utmaningar med att få spårslipning genomfört i sin infrastruktur. Det har medfört ökade nivåer av luft- och stomljud samt att livslängden på banöverbyggnaden minskar.

För mer detaljer om trafikförvaltningens aktiva och kontinuerliga arbete med att minska bullerstörningar, se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap. 3.6.

8.9 Miljöbedömning av byggprodukter och material

Trafikförvaltningen genom SL har, i egenskap av byggherre (plan- och byggförordningen) och verksamhetsutövare (miljöbalkens hänsynsregler), ett ansvar för att välja produkter som inte negativt påverkar människors hälsa eller miljö. En stor utmaning i detta är att det fortfarande finns ämnen som har cancerogena, mutagena och hormonstörande effekter i vissa byggprodukter, trots olika regleringar på EU-nivå.

För att klara detta och även öka den cirkulära resurshanteringen arbetar trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt kontinuerligt för att välja byggprodukter med mindre påverkan. Till detta används Byggvarubedömningen, en medlemsägd funktion som stödjer i att klassificera och registrera byggprodukter. Trafikförvaltningen bidrar till att utveckla Byggvarubedömningen genom att vara med i referensgrupper.

För trafikförvaltningens bygg- och anläggningsverksamhet har mål satts upp om hur stor andel av bedömda produkter som ska vara klassade som ”rekommenderade” eller ”accepterade”.

Se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap 4.4 för mer information.

8.10 Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier

Den nationella och internationella kemikalielagstiftningen syftar i grunden till att begränsa risken för att människor, djur och miljö inte utsätts för skadliga kemikalier. Handeln med kemikalier och varor leder till att farliga kemiska ämnen sprids vid tillverkning, under användning och i avfallsledet. Användningen och produktionen av kemikalier ökar kraftigt i världen, och en allt större andel sker i länder med stora brister i kemikaliekontrollen[10].

Lagstiftningen räcker dock inte till och hinner inte med den snabba utvecklingen. Därför har Region Stockholm under många år jobbat förebyggande genom att ställa krav som går utöver gällande kemikalielagstiftning. Detta genom att via en Utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier[11] definiera vilka särskilt utpekade kemikalier som är relevanta att fasa ut.

För fler detaljer om kemikalier, se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap. 3.5.

[10] Kemikalieinspektionen, 2020. https://www.kemi.se/om-kemikalieinspektionen/vart-uppdrag/agenda-2030

[11] Senaste nu gällande Utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier i kemiska produkter antogs av landstingsstyrelsen 2017-06-20 (LS 2015-1281)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

9 Så motverkar trafikförvaltningen korruption

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 10: Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer

Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iaktta saklighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att anställda och förtroendevalda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen i sitt arbete, till exempel genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

Transparency International Sverige definierar korruption som att utnyttja sin ställning för att uppnå otillbörlig fördel för egen eller annans vinning. I svensk lagstiftning finns ingen enhetlig definition av korruption, men företeelsen aktualiseras bland annat genom bestämmelserna i 10 kap. brottsbalken (1962:700) om givande respektive tagande av muta.

Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor, enligt princip 10 i FN:s Global Compact som trafikförvaltningen förbundit sig att följa. Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende.

9.1 Så styrs arbetet

9.1.1 Region Stockholms riktlinje och policy

Region Stockholm har riktlinjer för antikorruption och representation samt Antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när anställda erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som de har kontakt med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna omfattar anställda och förtroendevalda i

regionens förvaltningar, bolag samt stiftelser där regionen är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

Inom Region Stockholm finns sedan juni 2019 en central visselblåsartjänst. Den är avsedd för allvarliga oegentligheter/missförhållanden exempelvis lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.

9.1.2 Internt styrdokument

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen genom att ge vägledning till vad som kan vara godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv. Det understryks att ett personligt ansvarstagande och ett gott omdöme är av största vikt. Allt arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Samtliga konsulter ska inför uppdrag underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet.

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption utöver styrdokumenten är utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, löpande stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer.

9.2 Mål inom antikorruption

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och löpande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet.

9.3 Risker inom antikorruption

Internrevision arbetar kontinuerligt för att motverka korruption inom trafikförvaltningen. Risker för korruption och oegentligheter är ett kontinuerligt prioriteringsområde i revisionsplanen och bedöms i samtliga granskningar. Vid misstankar om oegentligheter, som rapporteras till trafikförvaltningen via visselblåsartjänsten eller på annat sätt, ser internrevision till att dessa utreds.

Även vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Enligt trafikförvaltningens styrdokument gäller nolltolerans

mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. Etablerade rutiner för upphandling samt delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.

Anmälningar inkomna via Region Stockholms visselblåsartjänst hanteras av internrevisionen i samråd med juridik, HR och säkerhet.

9.4 Genomförda aktiviteter 2021

9.4.1 Information till verksamheten

Under 2021 har trafikförvaltningens arbete mot oegentligheter mot muta och andra oegentligheter påverkats till följd av covid-19 genom att färre informationsinsatser skett jämfört med tidigare år. Under 2021 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

9.4.2 Utbildning

Utbildningen ”Förvaltningskunskap” är obligatorisk för samtliga nyanställda och erbjuds även till konsulter inom trafikförvaltningen. Utbildningen ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korruption. Under 2021 genomfördes utbildningen digitalt på grund av covid-19.

9.4.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Enligt lag finns även i samband med upphandlingar skyldighet respektive möjlighet för beställaren att bland annat:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korruption.
- Häva/säga upp avtalet på grund av korruption.

Trafikförvaltningen har skickat sommarbrev- och julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förhållningssättet mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte gåvor respektive inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning. Arbetet med att utveckla kommunikationen med leverantörerna är ständigt pågående.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 1 Fördjupad miljöredovisning

Bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2021 för trafiknämnden

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning 63
1 Inledning 66
2 Klimatpåverkan 66
3 Miljömål för kollektivtrafiken 75
4 Fastigheter och anläggningar 91
5 Övrigt 102
Underbilaga 1. Tabeller 104
Underbilaga 2. Underliggande data och faktorer 115

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Denna fördjupade miljöredovisning är en bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning och innehåller detaljerad text om miljöresultatet år 2021 tillsammans med miljörapportering i siffror.

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen ett brutet räkenskapsår för miljödata över en 12-månadersperiod från den 1 december-30 november. Detta med anledning av krav från regionledningskontoret på tidigarelagd inrapportering av miljö- och hållbarhetsredovisningar.

Covid-19 pandemin, både under 2020 och 2021, har resulterat i ett väsentligt förändrat resandemönster för länets invånare och minskad turism. Det minskade resandet har påverkat kollektivtrafiken i väldigt stor omfattning utifrån många olika perspektiv, även inom miljöområdet. Flera av miljömålen utvärderas med indikatorer som relaterar till antal personkilometer, dvs. de relaterar till antalet resenärer som reser kollektivt med respektive trafikslag. Eftersom antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år får det tydliga effekter på följande nyckeltal:

- CO_2-utsläpp i gram/pkm
- Energianvändning för kollektivtrafiken, kWh/pkm
- Utsläpp av partiklar per pkm
- Utsläpp av kväveoxider per pkm

Trots detta är den beräknade utsläppsminskningen för kväveoxider -53 procent jämfört med basår 2011, vilket innebär att trafikförvaltningen även år 2021 har en god trend för måluppfyllelse avseende kväveoxider.

Resultatet visar att trafikförvaltningen når satta måltal för följande miljömål:

- Miljömål 1: År 2021 har landstingets utsläpp av växthusgaser minskat med minst 50 procent i jämförelse med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.
- Miljömål 12: Verksamhets- och fastighetsenergi i landstingsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011.
- Miljömål i Trafikförsörjningsprogrammet: Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik. Måltal 2021: 95 procent.

Osäkerheter kopplade till resultaten beskrivs mer utförligt i kap. 2.1 och 4.1.

Trafikförvaltningen gör även bedömningen att förvaltningen med nuvarande åtgärdstakt för att begränsa buller, i stort kommer att uppnå målet år 2030 om minskat buller från tunnelbana och lokalbanor. År 2021 identifierades ett nyckeltal för antalet fastigheter som återstår att inventera och/eller åtgärda för att uppnå målet.

Resultatet för år 2021 visar att trafikförvaltningen inte når målet om 95 procent förnybara drivmedel år 2021. Detta beror i huvudsak på beslut om att inte öka den förnybara andelen i sjötrafiken.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att verksamheten inte helt uppnår intentionen i miljömål 2 gällande att arbeta systematiskt och effektivt med klimatanpassning år 2021. Indikatorn för att bedöma måluppfyllelse för miljömål 2 är inte tillämpbar för trafikförvaltningen, då regionens klimatanpassningsplan ej ännu är framtagen. Samtidigt har målet resulterat i flera aktiviteter som nu är under genomförande i syfte att nå målet, om än med en något längre tidshorisont.

Resultatet för år 2021 indikerar även att det fortfarande finns utmaningar för trafikförvaltningen med att implementera effektiva och ändamålsenliga arbetssätt för att begränsa klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt. Flera projekt rapporterar att de planerar eller har genomfört åtgärder med syfte att reducera klimatpåverkan i byggprocessen, men det kvarstår att ta fram tydligare stöd för projekten och att öka kunskapen hos nyckelpersoner. På samma sätt finns utmaningar gällande att arbeta systematiskt och kontinuerligt med att främja och öka återbruk av material och produkter.

Baserat på analyser från tidigare års hållbarhets- respektive miljöredovisningar har slutsatser dragits om att följande miljömål och indikatorer inte går att utvärdera eller bedöma för måluppfyllnad:

- Miljömål 10: År 2021 har mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken minskat med 30 procent i jämförelse med år 2017.
- Miljömål 15: Andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier. Måltal: 50 procent av material och produkter för kollektivtrafikens fastigheter och anläggningar ska vara bedömda år 2021.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

För sammanställning av Region Stockholms övergripande arbete med målen i Miljöprogram 2017-2021 för år 2021, hänvisas till Region Stockholms miljöredovisning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Denna fördjupade miljöredovisning är en bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning. På detta sätt ges läsaren en mer enhetlig och samlad rapportering där övergripande inledande information presenteras i huvudrapporten, och mer djuplodande detaljer, resultat och analyser enkelt går att hitta i ett och samma dokument.

Syftet med denna fördjupade miljöredovisning är att följa upp trafikförvaltningens miljöarbete och måluppfyllelse, den så kallade miljöprestandan. Trafikförvaltningens miljömål finns i Region Stockholms gemensamma Miljöprogram 2017-2021 och i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län även kallat Trafikförsörjningsprogrammet. Båda styrande programmen är beslutade av regionfullmäktige.

Tillämpningsanvisningar uppföljning av miljöprogram 2017-2021 (LS 2016-1486) styr vilka uppgifter som redovisas och hur uppgifterna ska beräknas och vägas samman för att avgöra måluppfyllelse.

Trafikförvaltningen vill tacka alla involverade avtalspartners för allt engagemang, det aktiva miljöarbetet och för bidrag till rapportering av miljödata och information för denna sammanställning.

Miljöredovisningen är indelad i kapitel utifrån miljömålen. I de fall uppgifter inte kan lämnas i form av kvantitativa siffror, beskrivs istället arbetet samt om möjligt, tidpunkt för när mer detaljerade uppgifter kan lämnas. Uppgifter om basåret 2011 är hämtade från AB Storstockholms Lokaltrafik Årsbokslut 2011, Bilaga M, Uppföljning Miljö om inget annat anges.

2 Klimatpåverkan

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Kollektivtrafiken är den del av Region Stockholms verksamhet som använder mest energi och den står för en stor del av Region Stockholms utsläpp av växthusgaser. Även elektricitet, värme och kyla som används i fastigheter och anläggningar samt byggprojekt står för betydande, indirekta utsläpp av växthusgaser.

2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 1	Indikator	Måltal
År 2021 har landstingets utsläpp av växthusgaser minskat med minst 50 procent i jämförelse med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.	1.1 Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter.	Utsläppen ska minska med minst 50 procent till år 2021 jämfört med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.

Beskrivning: Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet (enligt ovan). Därtill minskar landstinget även klimatpåverkan från konsumtion och produktion, vilket dock inte ingår i beräkningen här.

Inom miljömål 1 beräknas klimatpåverkan från energianvändning för el, värme och kyla till egna fastigheter, drift av kollektivtrafik, drift av spårarbetsfordon, samt läckage av köldmedia från lokaler. Beräkningar sker utifrån ett livscykelperspektiv för olika drivmedel och elanvändning, där även produktion och distribution ingår, ett så kallat ”well-to-wheel” perspektiv.

Därtill rapporterar trafikförvaltningen om arbete med att reducera klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt, se vidare kap. 4.2.

För detaljerad information om personkilometer (pkm), tonkilometer (tkm) och vilka emissionsfaktorer som används vid beräkningarna, se Underbilaga 2.

2.1.1 Växthusgasutsläpp från fordon

Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet. I tabell 1 visas utsläpp av koldioxidekvivalenter från verksamhetens fordonstransporter som ingår i miljömål 1, samt förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basår 2011.

Från och med år 2020 redovisas även växthusgasutsläpp relaterat till elanvändning från spårtrafiken. Detta har tidigvarande år enbart redovisats i den regionövergripande Miljöredovisningen som en del i klimatberäkningarna för hela Region Stockholm för miljömål 1.

Tabell 1. Utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO_2-e) från fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår:**	**2020**	**2021**
Busstrafiken			
Utsläpp [ton CO_2-e]	168 190	61 640	55 520
Personkilometer	1 792 000	1 320 000 000	1 208 000
Utsläpp [g/pkm]	94	47	46
Förändring	-	- 50 %	-51 %
Spårtrafik			
Utsläpp [ton CO_2-e]	4 561	5 091[12]	5 001
Personkilometer	3 279 000	3 000 000 000	2 572 000
Utsläpp [g/pkm]	1,391	1,697[13]	1,944
Förändring	-	+22 %	+40 %
Sjötrafikens passagerartrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	26 050	15 890	17174
Personkilometer	42 439 452	40 376 428	40447284
Utsläpp [g/pkm]	614	393	425
Förändring	-	-36 %	-31 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	3	45
Färdtjänsten			
Utsläpp [ton CO2-e]	174 3413 400	7 560	7 530
Personkilometer	84 716 192	66 588 243	69 442 333
Utsläpp [g/pkm]	158	113	108
Förändring	-	-28 %	-31 %
Spårarbetsfordon			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	351	564
Totala utsläpp från trafiken [ton CO2-e]	**212 200**	**90 550**	**85 830**
Förändring jfr basår	-	-57 %	**-60 %**

Resandemönstret för länets invånare har väsentligen förändrats som en konsekvens av covid-19 pandemin 2020 och 2021, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker. Det gäller både den allmänna

[12] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[13] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

och den särskilda kollektivtrafiken. Detta får en effekt på nyckeltalen för CO_2-utsläpp i gram/pkm för de olika trafikslagen.

Obeaktat minskat antal personkilometrar, har de beräknade klimatpåverkande utsläppen relaterat till drivmedelsanvändning inom kollektivtrafiken minskat även under år 2021, jämfört med basåret 2011.

I tabell 2 redovisas motsvarande utsläppssiffror för godstrafiken. Dessa redovisas separat då uppgifterna inte ingår i beräkning av miljömål 1, i enlighet med Tillämpningsanvisningar uppföljning av miljöprogram 2017-2021 (LS 2016-1486).

Tabell 2. Utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO_2-e) från godstrafiken och förändring relaterat till tonkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2020**	**2021**
Sjötrafikens godstrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	315	376	537
Tonkilometer	119 955	207 693	230 720
Utsläpp [g/tkm]	2 625	1 810	2327
Förändring	-	-31 %	-11 %

2.1.2 Växthusgasutsläpp från fastigheter

2.1.2.1 Utsläpp relaterat till energianvändning

Utsläpp avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet. I Tabell visas utsläpp av växthusgaser relaterat till energianvändning i fastigheter år 2021 och för basåret 2011.

Basåret 2011 innehåller stora osäkerheter, både vad gäller kvalitetssäkring av energidata, andel förnybart, emissionsfaktorer för fjärrvärme, samt vilka fastigheter och därmed kvadratmetrar som omfattades.

Anpassningar för att minska osäkerheter i jämförelser mot basåret gjordes år 2018 och kan ses i tidigare Miljöredovisningar under kapitlet om energieffektivisering. Dessa innebär att redovisningar från år 2017 utgår från referensårets energimätdata och yta. Efterkommande års data tas fram med hjälp av förändringen mellan aktuellt och föregående år. Efter 2021 års redovisning, som är den sista under Miljöprogram 2017-2021, kommer ett nytt basår att fastställas och ett mer jämförbart urval av fastigheter att användas.

Tabell 3. Utsläpp av koldioxidekvivalenter(CO2-e) från energianvändning i fastigheter relaterat till kvadratmetrar jämfört med basåret 2011.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 225 727	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²]	1 052 161	1 103 154	1 103 154
Utsläpp från elanvändning [ton CO_2-e]	1 447	4 188	3 556
Utsläpp från värmeanvändning (fjärrvärme, pellets, olja, gas) [ton CO_2-e]	12 652	4 446	4 790
Utsläpp från användning av kyla [ton CO_2-e]	133	96	99
Totala utsläpp från fastigheter [ton CO2-e]	**14 232**	**8 731**[14]	**8 445**
Totala utsläpp [ton CO_2-e] per kvadratmeter	**13,5**	**7,9**	**7,7**
Förändring jfr basår	**-**	-41 %	-43 %
Kommentar: Det finns osäkerheter i fördelningen av fjärrvärme mellan leverantörer för år 2011, varvid ett genomsnitt om 81 kg CO_2-e/MWh har antagits (Källa: Regionledningskontorets klimatberäkningsmodell). Denna osäkerhet påverkar endast i mindre omfattning totala utfallet i jämförelse med förutsättningarna för uppbokning av förnybar el och bioolja – se avsnittet om analysen nedan.			

2.1.2.2 *Analys av förändrade växthusgasutsläpp år 2011 mot 2021*

Utsläpp relaterade till elanvändningen har till synes ökat väsentligt jämfört med basåret. Detta beror framförallt på antaganden som gjorts för år 2011 för ursprungsmärkt förnybar el och vilka emissionsfaktorer som används. År 2020 och 2021 har en trafikutövare inte deklarerat ursprungsmärkt förnybar elkraft, och därmed beräknas utsläppen mycket högre.

Beräknade utsläpp relaterat till värme har minskat väsentligt jämfört med basåret. Detta beror på att den fossila oljan som har använts för uppvärmning i vissa depåer byttes ut mot bioolja år 2020 men också att fjärrvärmens utsläpp per kWh reducerats. Därtill har värmeanvändningen minskat med nära 20 procent.

[14] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

2.1.2.3 Utsläpp relaterat till läckage av köldmedier

Ett köldmedium är en energibärare som används för att transportera värme från till exempel ett kylrum till omgivningen. För trafikförvaltningens del hanteras köldmedier i lokaler, ställverk, signalsystem, fordon samt IT-, tele- och radioinfrastruktur. Installerad mängd och läckage av köldmedier redovisas som koldioxidekvivalenter (CO_2-e).
Användning av köldmedier ökar med ökande krav på arbetsmiljö och komfort i fordon och lokaler, framförallt i AC-anläggningar.

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt för att alla anläggningar och alla läckage av köldmedier ska redovisas. Här krävs planering och samarbete med alla parter som hanterar köldmedier som används i verksamheten, så att volymer kan redovisas på ett korrekt sätt. Först därefter är det aktuellt att bedöma minskning av koldioxidavtrycket från köldmedieanvändning. I Tabell redovisas inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Observera att inom beräkning av miljömål 1 ingår endast läckage av köldmedia från fastigheter.

Tabell 4. Inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Köldmedier [ton CO_2-e]	**2020**		**2021**	
	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage
Bussfordon	26 502	3 821	26 396	3 369
Tunnelbanefordon	683	10	1 764	0
Pendeltågsfordon	12 699	14	12 633	64
Lokalbanefordon	1 470	51	1684	0
Fartyg	360	0	1 114	33
Fastigheter	1 439	22	1 154	10
Ställverk (SF6)	i.u.	0	0	0
Summa installerad mängd	**41 716**		**44 745**	
Läckage		**3 918**		**3 476**

Ingen trafikutövare har uppgett att några större händelser, eller olyckor har inträffat som orsakat utsläpp från AC-anläggningar.

2.1.3 *Sammanställning av växthusgasutsläpp inom miljömål 1*

I tabell 5 ses en total sammanställning utifrån Miljömål 1 och indikatorn klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter för trafikförvaltningens verksamhet.

Tabell 5. Sammanställning av beräknade växthusgasutsläpp för trafikförvaltningens verksamhet inom miljömål 1 enligt Miljöprogram 2017-2021.

Växthusgasutsläpp relaterat till	**Basår: 2011**	**2020**	**2021**
Energianvändning Fordon [ton CO_2-e]	**212 200**	**90 550**	**85 830**
Energianvändning Fastigheter [ton CO_2-e]	**14 232**	**8 731**	**8 445**
Köldmedia Fastigheter [ton CO_2-e]	i.u.	**22**	**10**
Totalt [ton CO_2-e]	**226 452**	**99 270**[15]	**94 279**
Förändring jfr basår	**-**	**-56 %**	**-58 %**

Enligt nuvarande metodik att beräkna växthusgasutsläpp inom ramen för miljömål 1 i Miljöprogram 2017-2021, når trafikförvaltningen miljömål 1 för sin verksamhet om >50 procentuell minskning i förhållande till år 2011. Som nämnt i kap. 2.1.2 finns dock osäkerheter gällande indata för basår 2011, vilket gör att den beräknade procentuella förändringen år 2020 jämfört med år 2011 för utsläppen från fastigheter inte bör hanteras i absoluta mått. En kvalificerad bedömning är att basårsvärdet 2011 för fastigheter kan skifta ± 20 procent.

Från och med år 2017 är indata för både energianvändning i fastigheter och köldmedia kvalitetssäkrade på en mycket bättre detaljeringsnivå.

Inom ramen för Region Stockholms Hållbarhetsstrategi (RS-2020-0779) och pågående miljömålsarbete kommer förutsättningarna för nuvarande metodik för att beräkna klimatpåverkan att ses över. Se mer nedan i kap. 2.1.4.

2.1.4 *Utvecklingsarbete för att minska klimatpåverkan inom trafikförvaltningens verksamhet*

Under år 2021 har arbetet med energieffektivisering fortsatt inom trafikförvaltningen, i nära samverkan med bland annat Regionledningskontoret och Locum. I arbetet är fokus på minskad faktisk klimatpåverkan från energianvändningen inom Region Stockholm och de åtgärder som föreslås sammanfattas översiktligt inom följande områden:

[15] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.



2.2 Klimatanpassning och klimatrisker

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 2	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 arbetar landstinget systematisk och effektivt med klimatanpassning	2.1 Landstinget har en organisation för klimatanpassning och arbetar enligt en beslutad klimatanpassningsplan	Berör inte trafikförvaltningen förrän landstingets klimatanpassningsplan är färdig

Beskrivning: Initialt sker ett arbete med att identifiera kritiska faktorer och verksamheter samt synergier på kort och på lång sikt, samt att upprätta förslag på åtgärder som sedan revideras årligen under programperioden. Arbetet utgör underlag för en klimatanpassningsplan som beslutas 2018. Därefter implementerar landstingets verksamheter planen och arbetar systematiskt och effektivt med klimatanpassning

Trafikförvaltningen har påbörjat ett systematiskt arbete för klimatanpassning även om regionen inte har tagit fram en styrande klimatanpassningsplan under Miljöprogramsperioden 2017-2021.

Förvaltningen har under en längre tid arbetat med att kunna identifiera risker kopplade till klimatförändringar. Detta arbete konkretiserades väsentligt under år 2021, då ansvarsfördelningen för att leda det strategiska arbetet med klimatanpassning internt inom trafikförvaltningen tydliggjordes. Under året påbörjades även en omfattande klimatsårbarhetanalys för trafikförvaltningens tillgångar och kollektivtrafikdrift, arbetet kommer att fortsätta under 2022.

Det övergripande syftet med klimatsårbarhetsanalysen är att:
- Utreda vilka konsekvenser ett förändrat klimat kan innebära för SL.

- Sammanfatta behovet av klimatanpassningsåtgärder inom SL:s tillgångar, kollektivtrafikdrift och investeringar.
- Sätta ramarna för systematiskt arbetssätt med klimatrisker och klimatanpassning inom trafikförvaltningen.
- Presentera förslag och rekommendationer för implementering med hänsyn till bland annat ansvarsfördelning (internt och externt), styrning i kravbild och strategisk utveckling/inriktning.

Det övergripande målet är att lägga grunden för att trafikförvaltningen ska kunna arbeta systematiskt och effektivt med klimatanpassning.

Utöver klimatsårbarhetsanalysen har trafikförvaltningen även startat en dialog och samarbete med externa aktörer. I november 2021 fick trafikförvaltningen besked om att ett beviljat Vinnovaprojekt som har titeln ”Multifunktionell urban klimatanpassning i samverkan” där trafikförvaltningen är med som partner tillsammans med ett femtontal andra aktörer, bland annat RISE (Research Institutes of Sweden), Stockholm Stad, Stockholm Recilience Centre, Stockholms Universitet, Västerås stad.

Syftet med projektet är att skapa förutsättningar för genomförande av effektiv och hållbar klimatanpassning av den byggda stadsmiljön. Fokus ligger på att minska risk för översvämning och värmeböljor med åtgärder som även skapar andra sociala, ekonomiska och miljömässiga nyttor.

I fallstudier i Stockholm och Västerås testas olika befintliga metoder för att värdera och prioritera åtgärder. Utvärdering görs för att ge konkreta rekommendationer till hur lösningar kan samspela för bästa multifunktionella nytta och kostnadseffektivitet.

3 Miljömål för kollektivtrafiken

3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 7.	Indikator	Måltal
Landstinget arbetar för att kollektivtrafik, gång, cykel och digitala möten ska öka så att övriga motoriserade resor minskar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna har ökat år 2021 i jämförelse med år 2011	7.1 Resvaneundersökningar om resor med cykel och gång samt digitala möten 7.2 Kollektivtrafikens marknadsandel i procent	Ökning av gång, cykel och digitala möten Kollektivtrafikandelar ska öka enligt gällande trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Beskrivning: Resvaneundersökningar för länets medborgare följer upp andelen resor med cykel och gång samt digitala möten. Digitala möten är till exempel telefon- och videomöten som ersätter resor med tåg, flyg eller bil och innefattar även telemedicin.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Fokusområde Konkurrenskraftigt	Basår 2015*	Måltal 2020	Måltal 2030
Indikator: Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna	49 %	51,5 %	54 %

*Resvaneundersökning 2015.

Trafikförvaltningens viktigaste miljömål är att den allmänna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i länet ökar. Detta bidrar både till lägre utsläpp och till en minskad trängsel. Kollektivtrafikens marknadsandel följs upp genom resvaneundersökningar där andelen resor med motoriserade färdmedel, gång, cykel samt andra färdmedel för länets medborgare undersöks.

Resvaneundersökningen 2020 indikerar att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna är 29 procent, och övriga 71 procent är bilresor. I och med covid-19 pandemin har resandemönstret för länets invånare väsentligen förändrats, och det är mycket som talar för att detta kommer att ha stor påverkan på resandet även på lång sikt. Trafikförvaltningen genomför löpande scenario- och konsekvensanalyser om förändrat resande på kort och medellång sikt.

För att läsa mer om trafikplanering för ökat kollektivt resande och trafikanalyser, se kap. 8.4 i huvudrapporten.

3.2 Förnybara drivmedel

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 8.	**Indikator**	**Måltal***
År 2021 sker landstingets transporter till 95 procent med förnybara drivmedel	8.1 Andelen förnybar energi för transporter, i procent	95 procent år 2021
Beskrivning: Omfattar kollektivtrafik på land, det vill säga busstrafik, spårtrafik och färdtjänst samt kollektivtrafik till sjöss. Målet innefattar även egna fordon samt andra betydande transporter som landstinget upphandlar. Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används.		

*Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal**		
Indikator: Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik	2015	2020*	2030
	82 %	95 %	100 %

* För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Region Stockholms miljöprogram 2017–2021.

Biodiesel står för den största andelen av biodrivmedlen, vilken successivt har ökat år för år. Inom till exempel SL:s busstrafik utgör biodiesel år 2021 ca 80 procent av energianvändningen.

Biodiesel kan antingen bestå av HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja), som oftast baseras på restprodukter, eller av RME (Rapsmetylester) som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara (rapsolja). HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än drivmedelsbolagen har kapacitet att producera och det har inneburit en tydlig prisökning på senare tid, mycket på grund av den i Sverige införda reduktionsplikten där en högre inblandning av HVO i publik fossil diesel minskat tillgången på den rena HVO:n för till exempel bussar och fartyg. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende indirekt markanvändning. Eftersom RME är baserad på grödor konkurrerar den teoretiskt med livsmedelproduktionens behov av mark.

Användningen av etanol (ED95) i busstrafiken minskar för varje år. Totalekonomiskt är detta drivmedel det dyraste att använda eftersom servicekostnaderna är relativt höga, mycket beroende på att etanolen sliter på motorerna.

I takt med att fler elbussar kommer in i bussflottan förväntas också användningen av biogas minska med tiden. När trafikförvaltningens leveransavtal för biogas går ut år 2026 kan trafikutövarna för buss välja fritt om de vill fortsätta med biogas och då kan prislappen ha en betydelse i val av drivmedel. Mycket tyder på att el successivt kommer att ta över valet av drivlina i kommande trafikupphandlingar inom väg- och sjöburen kollektivtrafik.

3.2.1 Sammanfattning förnybar energi i trafiken

I tabell 6 ses en sammanställning av andelen förnybar energi per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till miljömål 8.

Det är i huvudsak nationella och internationella styrmedel samt prisutvecklingen inom drivmedelsbranschen som har varit avgörande för att målet om andel förnybar energi inom sjötrafiken och färdtjänsten inte nåtts. Detta har i sin tur inneburit att målet 95 procent för den totala andelen förnybara drivmedel inom kollektivtrafiken inte heller har gått att nå.

Tabell 6. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, samt inom spårunderhåll som ingår i beräkning av måluppfyllelsen för mål 8.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2020**	**2021**
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	97 %	97 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %	37 %	38 %
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	50 %	54 %
Sjötrafiken: helikoptertransporter	i.u.	0 %	0 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll	-	6,7 %	11,7 %
Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	**61 %**	**93 %**	**93 %**

Nedan följer korta beskrivningar av åtgärder som genomförts inom området förnybar energi inom de olika trafikslagen under året.

3.2.1.1 Busstrafiken

Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Redovisningen av andel förnybar energi sker ur ett livscykelperspektiv och vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil råvara (RME och etanol). Av dessa anledningar redovisas inte 100 procent förnybar energi för busstrafiken.
Sammantaget rullar 14 st. helelektriska bussar inom SL-trafiken vid utgången av 2021.

3.2.1.2 Sjötrafiken

Målet för år 2021 var att sjötrafiken skulle uppnå 90 procent andel förnybart drivmedel. På grund av covid-19 och ansträngd ekonomi beslutade trafiknämnden att inte öka användningen av förnybart drivmedel till 90 procent år 2021, vilket står i drivmedelsplanen för sjötrafiken. Sjötrafiken har därmed inte uppnått målet som tidigare var beslutat.

3.2.1.3 Färdtjänsten

Inom Färdtjänstverksamheten har covid-19 pandemin medfört ca 1200 färre fordon i trafik under år 2020-2021. Det är främst andelen gasfordon som har minskat, vilket resulterat i att andelen förnybara drivmedel inom färdtjänsten minskat från 41 procent till 38 procent under dessa år.
Regionens uppdrag att köra ut PCR-tester har fortsatt under 2021. Totalt sett har dock antalet körda kilometer minskat för den särskilda kollektivtrafiken. Antalet sjukresor har fortsatt att öka efter beslutet från regional särskild sjukvårdsledning om att alla över 70 år samt övriga riskgrupper för covid-19 har rätt till sjukresor utan medicinsk bedömning.

3.2.1.4 Spårtrafiken

Elenergin för spårdriften är 100 procent förnybar sedan många år tillbaka. När det gäller elförsörjning till ett fåtal stationer och ett flertal depåer finns ett antal olika fastighetsägare och parter som har egna elabonnemang. Förutom trafikförvaltningen finns det flera andra ägare av stationer inom pendeltågstrafiken så som Trafikverket, Jernhusen och Swedavia. Rådigheten över de pendeltågsstationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

3.2.1.5 Spår- och arbetsfordon för spårunderhåll

SL äger ca 80 spårbundna arbetsfordon. Utöver dessa har entreprenörerna cirka 120 egna fordon.

3.2.1.6 Sammanställningar per trafikslag

Nedan ses tabeller med sammanställningar av drivmedelsförbrukning och elförbrukning, samt andel förnybart per trafikslag. I tabell 10 ses även siffror för godstrafiken, även om dessa transporter inte ingår i beräkning av miljömål 8 i Miljöprogram 2017-2021, i enlighet med Tillämpningsanvisningar uppföljning av miljöprogram 2017-2021 (LS 2016-1486).

Tabell 7. Drivmedelsförbrukning för busstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Personkilometer	1 792 000 000	1 320 000 000	1 208 000 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l] (5 % RME)	35 899 257	7 693	2 618
RME [l] (100 %)	3 338 647	43 969 357	37 580 975
HVO [l]	0	7 977 853	8 564 446
Etanol [l]	35 511 540	4 923 342	3 499 614
Biogas [Nm³]	6 335 942	13 011 672	13 851 492
Elektricitet [MWh]	0	527	881
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	44 %	97 %	97 %

Tabell 8. Drivmedelsförbrukning för färdtjänsten uppdelat på fossilt och förnybart drivmedel.

	Basår: 2011	**2021**	**2021**
Personkilometer	84 716 192	66 588 243	69 442 333
Drivmedelsförbrukning			
Fossilt drivmedel [l alt. Nm³]	3 515 468	2 180 101	2 176 442
Förnybart drivmedel [l alt. Nm³]	1 184 138	1 281 698	1 318 442
Andel förnybart drivmedel [volym-%]	25 %	37 %	38 %
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	24 %	37 %	38 %

Tabell 9. Drivmedelsförbrukning för skärgårds- och pendelbåtstrafiken uppdelat på typ av drivmedel. Omfattar både egna och externa fartyg.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Personkilometer	42 439 452	40 376 428	40 447 284
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l]	7 465 010	4 095 662	4 035 858
RME [l] (100 %)	297 890	0	0
HVO [l]	0	4 231 871	4 895 068
Elektricitet [MWh]	0	118	154
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	4 %	50 %	54 %

Tabell 10. Drivmedelsförbrukning för godstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Tonkilometer	119 955	207 693	230 720
Drivmedelsförbrukning			
Diesel [l]	90 040	103 982	146 303
RME [l] (100 %)	3 960	0	0
HVO [l]	0	46 712	54 009
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	30 %	26 %

Tabell 11. Drivmedelsförbrukning för helikoptertransporter inom skärgårdstrafiken av fastboende vid isläge.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Jetbränsle [l]	-	950	16 720
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	-	0 %	0 %

Tabell 12. Andel förnybar energi och energislag inom spårtrafiken.

	Basår: 2011	2020	2021
Personkilometer	3 279 000 000	3 000 000 000	2 572 000 000
Pendeltåg	100 %	100 %	100 %
Tunnelbana	100 %	100 %	100 %
Lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Andel förnybart totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 13. Drivmedelsförbrukning för spår- och arbetsfordon för spårunderhåll uppdelat på bränsleslag.

	Basår: 2011	2020	2021
Diesel Mk1 (100 % fossil) [l]	i.u.	150	210
Diesel MK1 från publika mackar [l]	i.u.	31 682	73 166
Diesel Mk3 (100 % fossil) [l]	i.u.	0	12 196
HVO [l]	i.u.	832	1 153
Syntetisk diesel [l] (100 % fossil)	i.u.	81 288	72 020
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	i.u.	6,7 %	11,7 %

3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 9.	Indikator	Måltal
Energianvändningen för kollektivtrafiken har minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011	Energianvändning för kollektivtrafik per personkilometer	Ska ha minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011

Beskrivning: Kollektivtrafik med buss, till sjöss samt spårtrafik omfattas och bidrar i olika grad till att uppnå målet. Trafikförvaltningen fastställer specifika riktvärden för respektive trafikslag.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal**		
Indikator: Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	2015	2020*	2030
	+5 %	-10 %	-15 %

* För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Region Stockholms miljöprogram 2017–2021.

Resandemönstret för länets invånare har väsentligen förändrats som en konsekvens av covid-19 pandemin, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från år 2019 och bakåt. Detta får en tydlig effekt på nyckeltalen för energianvändning i kWh/pkm.

3.3.1 Sammanfattning

I tabell 14 ses en sammanställning av energianvändning per trafikslag och per personkilometer samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till mål 9.

På grund av covid-19 pandemin kan inga analyser av resultatet göras. Trafikförvaltningen når inte måltalet om att energianvändningen för kollektivtrafiken per personkilometer ska ha minskat med 10 procent år 2021 jämfört med år 2011.

Tabell 14. Total energianvändning per trafikslag och per personkilometer, samt summering av total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	643 464	590 023
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,487	0,488
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	45 670	33 560	33 790
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,504	0,487
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	80 910	86 610
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	2,004	2,141
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	442 700[16]	434 800
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,148	0,169
Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]	0,226	0,271[17]	0,294
Förändrad energianvändning i kollektivtrafiken (%)	**-**	**+20 %**	**+30 %**

I tabell 15 redovisas energianvändning för godstrafik och helikoptertransporter. Dessa redovisas separat då uppgifterna inte ingår i beräkning av målen för energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

[16] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

[17] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 15. Total energianvändning for godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av mål 9 i Miljöprogram 2017-2021 eller i Fokusområdet miljöanpassat i Regionalt trafikförsörjningsprogram i Stockholms län.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Sjötrafiken godstrafik			
Total energianvändning [MWh]	935	1 480	1 969
Total energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,797	7,116	8,533
Sjötrafiken helikoptertransporter[18]			
Total energianvändning [MWh]	-	9	161

Nedan följer korta beskrivningar av energieffektiviseringsåtgärder som genomförts i de olika trafikslagen inom kollektivtrafiken under året.

3.3.2 Energieffektivisering i busstrafiken

I två stora busstrafikavtal som upphandlats under 2020/2021 ställdes ökade krav på energieffektivisering och krav på systematisk energiledning som utarbetats parallellt med upphandlingarna. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, effektiv teknik (elbussar) och antal passagerare i bussarna.

Flera busstrafikutövare har rapporterat en total energieffektivisering i sin busstrafik under år 2021, vilket bedöms vara huvudanledningen till varför energianvändningen i busstrafiken har minskat jämfört med år 2020, trots i stort sett samma totala trafikutbud.

I juni 2021 reviderades trafikförvaltningens scenario för utvecklingen av elbussimplementering i bussflottan. Det nya scenariot sträcker sig ytterligare fem år framåt till år 2035 och bygger på antagandet att kravställa så mycket elbussar som möjligt i ordinarie trafikupphandlingar. Scenariot visar att till år 2030 är det fullt möjligt att upp till 80 procent av bussflottan kan vara elektrifierad och till år 2035 upp till 100 procent.

[18] Uppgifter för personkilometer i helikoptertransport för sjötrafikens räkning finns inte tillgängliga. Ingår inte i beräkningen på målet.

3.3.3 Energieffektivisering i sjötrafiken

Baserat på energisparkrav i senare avtal har ett antal energiutredningar tagits fram av flera trafikutövare. Trafikförvaltningen har också tagit fram kartläggningar med energiledningsplan för två fartyg – ett av dessa fartyg som har utretts är ett eldrivet fartyg. Kartläggningen och energiledningsplanen syftar till att tjäna som mall för övriga fartygsflottans energieffektiviseringsarbete. På grund av covid-19 har arbetet med energiledning på bred front skjutits på framtiden.

3.3.4 Energieffektivisering i färdtjänsten

Entreprenörerna som kör för färdtjänsten byter sina bilar med ett intervall på cirka 3-6 år (maxålderskravet är 6 år), vilket möjliggör anpassning till nya regelverk, modern energisnål teknik samt mer förnybart drivmedel. I de trafikupphandlingar som ska genomföras det närmaste dryga året finns goda möjligheter att kravställa elfordon även inom färdtjänstens verksamhet.

3.3.5 Energieffektivisering i spårtrafiken

3.3.5.1 Tunnelbana

Upprustningsaktiviteter har implementerats för flera av dagens tunnelbanefordon (C20) innefattande bland annat värme och ventilationsenheter i tak, nya styrkort samt möjlighet att väsentligt minska förbrukning när tåget inte är i drift genom vilolägesfunktion. Aktiviteten från förra redovisningen om trafikutövaren som ser över möjligheten att själv bekosta lönsamt byte av LED armaturer tar nya tag under det nästkommande året. Fler C30 fordon har tagit något större del av trafikproduktionen under året. Fordonet kan transportera mer personer och har kylfunktion sommartid, vilket ökar energianvändningen totalt sett per fordon. Dock beräknas energianvändningen per personkilometer minska. En budget- och prognosmodell som utgår från fordonens faktiska drivenergi, återvunnen energi och energi för värme och kyla har tagits fram som förväntas kunna säkerställa att energiprestandan blir effektiv i drift. På grund av förseningar i C30 och uppgraderingsprojektet för C20 har ännu inte mer preciserade analyser av förbrukning som blir möjliga kunnat göras under året.

3.3.5.2 Pendeltåg

Som ett led i att jobba mer aktivt med att minska energianvändning och energikostnader har trafikutövaren försett ett större antal pendeltåg med elmätare. Även en mjukare styrning av värme och kylsystemen har införts vilket gett mindre kundklagomål och energibesparing. De upprustade X60B fordonen

kan nu ställas i standby vid depåer vilket innebär att inte värme- och kylsystemen tempererar fordonen när funktionen aktiveras.

Tabell 16. Energianvändning[19] för spårtrafiken.

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Personkilometer	3 279 000 000	3 000 000 000	2 572 000 000
Pendeltåg [MWh]	159 800	204 800	200 400
Tunnelbana [MWh]	196 800	190 700[20]	191 600
Lokalbanor [MWh]	40 000	47 300	42 800
Total energianvändning [MWh]	**396 600**	**442 700[21]**	**434 800**
Energianvändning [kWh/pkm]	**0,121**	**0,148**	**0,169**

3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %

3.4.1 Sammanfattning

I Tabell ses en sammanställning av minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Resandemönstret för länets invånare har väsentligen förändrats som en konsekvens av covic-19 pandemin, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från år 2019. Detta får en effekt på beräknade procentuella förändringar i utsläpp av framförallt partiklar i förhållande till personkilometrar jämfört med basåret 2011.

[19] I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.
[20] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll. Vissa fastigheter (tunnelbanestationer) har sedan år 2019 kopplats in på spåranläggningens eldrift, som behöver subtraheras från totalsiffran varje år.
[21] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Trots detta, är den beräknade utsläppsminskningen för kväveoxider -53 procent jämfört med basår 2011, vilket innebär att trafikförvaltningen även år 2021 har en god trend för måluppfyllelse för kväveoxider. Anledningarna till detta är väsentligt minskade totala utsläppsmängder av kväveoxider från busstrafiken och färdtjänsten, vilket beskrivs närmare nedan.

Tabell 17. Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört mot basår 2011.

	2020		**2021**	
	Partiklar	**Kväveoxider**	**Partiklar**	**Kväveoxider**
Busstrafik	-48 %	-56 %	-48 %	-58 %
Färdtjänst	-98 %	-80 %	-98 %	-80 %
Sjötrafikens persontransporter	-23 %	-18 %	-30 %	-19 %
Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jfr med basår 2011	**-37 %**	**-51 %**	**-38 %**	**-53 %**

3.4.2 Busstrafiken

Utvecklingen av elektrifiering av fordonsflottan kommer framöver ha en stor betydelse för minskade utsläppsnivåer av partiklar och kväveoxider inom busstrafiken. I övrigt beror busstrafikens utsläpp av luftföroreningar främst på fordonens årsmodell (Euro-klassning) och underhåll. Dessa parametrar regleras i avtal med operatörerna och revideras regelbundet.

Trots väsentligt minskat antal personkilometrar år 2020 och 2021, ses ingen märkbar procentuell förändring i utsläpp av partiklar och kväveoxider inom busstrafiken. Detta beror på att de beräknade totala mängderna har minskat kraftigt från år 2019 (se Tabell 12 i Underbilaga 1). Denna stora totala minskning bedöms, vid en kort dataanalys av fordonsmodeller, delvis bero på en märkbar föryngring av fordonsflottan, där äldre bussmodeller med Euro III och Euro IV har fasats ut och ersatts med Euro VI bussar. Dock innebär det fortsatt betydligt lägre antalet personkilometrar år 2021, på grund av pandemin, att målet för partiklar inte nås detta år heller (50 procent år 2020).

3.4.3 Färdtjänsten

Färdtjänstens verksamhet utgörs till största delen av färdtjänsttaxi. Taxibolagen som kör för Färdtjänsten har en stor årlig omsättning av fordonsparken, framförallt när ett nytt avtal träder i kraft, vilket resulterar i en successiv minskning av lokala utsläpp från färdtjänstens verksamhet. Även elfordon är på väg inom färdtjänsten, vilka kommer att bidra till nollutsläpp av lokala emissioner med tiden.

3.4.4 Sjötrafiken

För att minska fartygens utsläpp av partiklar och kväveoxider ersätts fartygens motorer med renare modeller vid ordinarie motorbyte. Alternativt kompletteras befintliga motorer med partikelfilter och SCR-katalysator (*Selective Catalytic Reduction*). Ett antal av Waxholmsbolagets fartyg är sedan tidigare utrustade med denna teknik.

I Underbilaga 1 ses tabeller med sammanställningar av utsläpp per trafikslag.

3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 10.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken minskat med 30 procent i jämförelse med år 2017	10.1 Mängden utfasningskemikalier, i kilogram eller liter	Ska vara 30 procent mindre år 2021 i jämförelse med år 2017

Beskrivning: År 2017 inventeras mängden utfasningskemikalier som används för drift och underhåll av fordon samt fastigheter och depåer hos de trafikutövare som trafikförvaltningen anlitar och den uppmätta mängden utgör basår för målet. En årlig inventering och redovisning utförs sedan. De aktuella utfasningskemikalierna definieras i Stockholms läns landstings utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier.

Trafikförvaltningen har redovisat kemikalier enligt Region Stockholms utfasningslista sedan år 2017. Trafikförvaltningens upphandlade leverantörer står för den största delen av de produkter och varor som trafikförvaltningen ska rapportera. Den totala mängden utfasningsämnen som är större än 0,01 liter eller kg och där halten är större än 0,1 viktprocent utfasningsämnen som förbrukats under året redovisas i liter eller kilo och utgör nyckeltal för användningen. Förändring mot basåret jämförs med basåret.
Sektion Hållbar utveckling i samverkan med upphandlingssektionen arbetar för att ställa kemikaliekrav på vissa produkter och varor med hänvisning till

utfasningslistan. De prioriterade varorna finns angivna i Riktlinjer Miljö och energi.

3.5.1 Sammanfattning och analys av miljömål 10

I tabell 18 ses en summering av inrapporterade mängder miljö- och hälsofarliga kemikalier. För detaljerade uppgifter per förbuds- och utfasningsämne, se Underbilaga 1.

Trafikförvaltningen gjorde år 2020 en analys av möjliga grundorsaker till varför inrapporterade mängder miljö- och hälsofarliga kemikalier har ökat flera år i rad. Sammanfattningsvis drog trafikförvaltningen slutsatsen att det inte går att mäta måluppfyllnad av Miljömål 10, samt att utformningen av målet med en 30 procentig minskning av mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier år 2017-2021, inte är lämplig. För mer detaljer, se Trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2020.

Tabell 18. Sammanfattning av inrapporterade mängder förbrukade miljö- och hälsofarliga kemikalier.

	Basår: 2017 [kg eller l]	**2019 [kg eller l]**	**2020 [kg eller l]**	**2021 [kg eller l]**
Förbudsämnen	28,59	159,92	152,50	107,41
Utfasningsämnen	11 820,6	20 032,7	22 588,1	17 275,7
Förändring förbrukning av utfasningsämne jämfört med basår 2017	-	**+ 69 %**	**+ 91 %**	**+ 46 %**

3.6 Minskat buller

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde Miljöanpassat		**Måltal 2030**
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	I nuvarande åtgärdstakt bedöms målen uppfyllas till år 2030	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

Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn. Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar

tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Under år 2021 har trafikförvaltningen genomfört en stor inventering för att identifiera vilka fastigheter som återstår att inventera och/eller åtgärda för att uppnå trafikförvaltningens mål inom buller. Resultatet av inventeringen innebär en bedömning om totalt 1 068 fastigheter.

Med nuvarande åtgärdstakt bedöms målet i stort uppnås år 2030. Kulturbyggnadsklassningar medför dock att vissa fastigheter inte kommer att kunna åtgärdas, då bygglov som söks för exempelvis bullerskyddsskärmar nekas. I vissa fall tackar fastighetsägare även nej till erbjudna bullerskyddsåtgärder.

Under år 2021 färdigställdes en inriktningsstudie som redogör för hur bullermålen ska uppnås på tunnelbanans gröna linje.

Bullerskyddsåtgärder fortsätter att genomföras utmed Saltsjöbanan, Roslagsbanan och delar av Tvärbanan utmed sträckan Alvik-Gullmarsplan.

En förstudie om top-of-rail friktionsmodifiering i tunnelbanan och på Saltsjöbanan har påbörjats. Top-of-rail friktionsmodifiering är en teknik för att minska kurvskrik samt motverkar uppkomsten av korrugering på rälsen.

Under år 2021 har en bullerkartläggning av Saltsjöbanan och Roslagsbanan färdigställts.

3.6.1 Samverkan inom bulleområdet

Trafikförvaltningen har regelbundet tillsynsmöten med kommuner som berörs av SL-trafiken. Trafikförvaltningen deltar även aktivt i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet med nätverket är att öka den regionala kompetensen inom bulleområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller uppnås. Trafikförvaltningen stödjer förvaltning för utbyggd tunnelbana inom buller framförallt avseende stomljud. Dessutom samverkar trafikförvaltningen med nationella myndigheter och högskolor inom järnvägsteknik och samhällsplanering.

En funktionsbrevlåda dit näringsliv och kommuner kan ställa frågor om ljud och vibrationer har upprättats. På e-postadressen akustik@sl.se svarar trafikförvaltningens experter på frågor rörande ljud och vibrationer.

3.6.2 Utmaningar inom bullerområdet

Nuvarande underhållsavtal UH2012 medför att spårslipningen inte görs i den omfattning det behövs. Utebliven spårslipning leder till spårskador och korrugering vilket ökar bullret från spårtrafiken och förkortar spårets livslängd. En stor del av inkomna klagomål på buller kan direkt kopplas till brist på spårslipning.

Nya bostadsbyggnader uppförs allt oftare närmare spårinfrastruktur, vilket ställer ännu högre krav på bra underhållna spår och väl genomförda bullerutredningar i planskedet. I samband med detaljplanering kontrollräknar trafikförvaltningen alla trafikbullerutredningar då det ibland förekommer brister. En stor utmaning för trafikförvaltningen är att felaktiga bedömningar och rekommendationer utifrån trafikbullerutredningar, kan medföra att SL utifrån bestämmelser i miljöbalken behöver bekosta bullerskyddsåtgärder i efterhand.

3.7 Begränsad svallpåverkan

Sjötrafiken ger upphov till svallvågor som påverkar vattenmiljön och stränderna inom verksamhetsområdet. Genom trafikförsörjningsprogrammet har trafikförvaltningen ansvar att arbeta för att minimera uppkomsten av svallvågor. I Riktlinjer Miljö och energi konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete.

I driften hanteras frågan helt genom dialog med intressenter och operatörer i de fall då klagomål kommer in via sjötrafikens kundtjänst. Det rör sig om ett tiotal klagomål årligen som rör trafikens påverkan från svall. Generellt diskuteras svallproblematik och vilka insatser som kan vara aktuella med leverantörerna i det löpande arbetet.

4 Fastigheter och anläggningar

Trafikförvaltningen förvaltar ett omfattande fastighetsbestånd, framförallt bestående av ett stort och växande antal spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Dessa fastigheter är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska fungera tillfredsställande. Kollektivtrafiken i Stockholms län är en omfattande verksamhet med hög tillgänglighet och många drifttimmar, vilket innebär att energianvändningen i fastigheterna är hög. Depåernas beläggningsgrad har ökat de senaste åren vilket ökar energiförbrukningen.

Totalt förvaltar trafikförvaltningen omkring 45 depåer. Av dessa återfinns 17 stycken inom spårtrafikens verksamhet och 29 används för underhåll och uppställning av de dryga 2 100 fordon som används inom busstrafiken. Utöver depåerna förvaltar trafikförvaltningen omkring 82 bussterminaler och 233 stationer inom tunnelbane- och lokalbanetrafiken. Pendeltågsstationerna ägs till största delen av trafikverket som även äger spåren där pendeltågen går.

4.1 Energieffektivisering i fastigheter

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 12	Indikator	Måltal
Verksamhets- och fastighetsenergi i landstingsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011	12.1 Energianvändning, kilowattimmar per kvadratmeter (Atemp[22])	10 procent lägre energianvändning år 2021 och 30 procent lägre år 2030, i jämförelse med år 2011

Beskrivning: Målet avser använd mängd energi och omfattar all elektricitet, värme och kyla (fastighetsenergi och verksamhetsenergi sammanslaget). Både fastighets- och verksamhetsenergi ska effektiviseras.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Fokusområde	Indikator	Basår 2015	Måltal 2020	Måltal 2030
Miljöanpassat	Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %*	30 %

* För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Region Stockholms miljöprogram 2017–2021.

Totalt har värme-, el- och kylanvändningen ökat med 2 procent relativt 2020 men minskat med ca 17 procent relativt 2011. Detta medför att mål 12 uppnåtts med god marginal (10 procents reduktion). Nedan beskrivs mer analys om orsaker till årets ökning.

Inga trafikslags fastigheter (tunnelbana, lokalbana, pendeltåg eller buss) har väsentligt reducerat sin förbrukning. Några objekt som utmärker sig är: Sex bussdepåers värme har ökat mer än 350 MWh per depå bland annat till följd av

[22] Ytnyckeltalet m² BRA är mer relevant för trafikförvaltningens (SLs) verksamhet än Atemp. Flertalet processer, däribland uppvärmning av bussar från bussramper, distribuerar stor del av värmen utan att den distribueras till en uppvärmd fastighetsyta. Tunnelbanestationer är ett motsatt exempel med mycket installationer men begränsad uppvärmd yta

den kalla vintern. Elen har ökat på bl.a. Norsborgs tunnelbanedepå pga. att verksamheten nu dragit igång helt. Dessutom kan nämnas att elen till pendeltågsstationen Stockholm City och fyra bussdepåer också har högre ökning än 350 MWh per fastighet samt tre bussdepåer.

Flera objekt har också reducerad förbrukning av el och värme bland annat till följd av att fler trafikutövare tagit in energispecialister för att svara upp mot krav på systematiskt energiledningsarbete.

I tabell 19 redovisas indata och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

Tabell 19. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2019[23]**	**2020**	**2021**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 225 727	1 225 727	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²][24]	1 052 161	1 103 154	1 103 154	1 103 154
Elanvändning [MWh]	125 800	122 897	118 561	119 695
Värmeanvändning[25] [MWh]	117 400	97 890	88 274	94 419
Användning av kyla [MWh]	2 200	1 516	1 526	1 574
Total energianvändning [MWh][26]	245 400	223 167	208 360	215 688
Total energianvändning per kvadratmeter	233	202	189	195,5
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		-13,2%	-18,9%	**-16,1%**
Kommentar: Data för 2017 och 2018 relativt referensåret: Utifrån det samlade underlaget som ger grund för trendförändringen av total energi om ca 7,5 procents reduktion mellan 2011 till 2018 har energinyckeltalen räknats om för 2017 och 2018. Denna omräkning har gjorts genom att differensen mellan den fördjupade uppföljningen och tidigare nivå (213/193 för år 2017 och 216/196 för år 2018) räknats upp.				

[23] Energinyckeltalet för 2019: Underlaget med uppdaterade fastighetsportföljen har uppdaterats i enlighet med beskrivningen under avsnitt "*Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning*".

[24] Ytmåttet Atemp är inte relevant för SLs verksamhet. Stora delar av värmen åtgår till bussar när de står vid depå, stationer har ytterst begränsad yta som definieras av Atemp trots att installationsgraden är hög. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp. Genomgång av ytuppdateringar i fastighetssystemet Landlord krävs för adekvat ythantering (och energi).

[25] Normalårskorrigerade siffror.

[26] Exklusive sjötrafikens hyrda lokaler på grund av att basårsvärde för 2011 saknas och att energiförbrukningen är beräknad och därför inte motsvarar den faktiska förbrukningen. År 2017 uppgår lokalytan till 393 m² och energiförbrukningen är beräknad till totalt 46,6 MWh.

4.1.1 Genomförda strategiska aktiviteter under året

Nedan framgår några av de strategiska aktiviteter som utförts under år 2021:

- Uppstart av systematisk energisamverkan genom internt samverkansforum där depåförvaltare från olika deltrafikslag ingår.
- Behovsstyrning av luftväxling har vidareutvecklats på fler depåer med fortsatt stor lönsamhet och minskad energi.
- Behovsformulering för datadriven uppföljning/ energieffektivisering med fokus på fastigheter och anläggningar har presenterats för utvecklings- och investeringsråd med syftet att tas vidare för utveckling till färdiga beslut till IT stöd.
- Former och framgångsfaktorer för en effektiv samverkansgrupp bestående av trafikförvaltningen, trafikutövare och driftentreprenör för tunnelbanedepåer ses över. Gruppen har fokus på att effektivt ta fram, föreslå, genomföra, delfinansiera och optimera energisparåtgärder vidare.

4.1.2 Utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning

Arbetet med automatiserad insamling av mätdata och förfinad mätarstruktur som startade år 2018 har fortgått under året. Fokus under 2021 har legat på att sprida arbetet från energistrateg till affärsförvaltare och driftentreprenörer. Det finns trots detta fortsatt för årets redovisning utmaningar att spåra referensårets användning (2011) och relatera energianvändningen för vissa stationers samt enstaka depåers abonnemang till för energisammanhang lämplig yta. Förhoppningen är att kvalitetssäkringen kan fortgå i det operativa arbetet from 2022.

Årets redovisning utgår från och bygger vidare på den mer förfinade uppföljningen som beskrevs i 2018 och justeringar för tillkommande och avgående depåer och stationer i 2019 års Miljöredovisningar. Total reduktion av kWh/m² från referensåret 2011 uppgår under 2021 till ca 17 procent. Därmed når trafikförvaltningen miljömålet om energieffektivisering i fastigheter på 10 procent till 2021.

I syfte att begränsa osäkerheter och underlätta uppföljning mot mål ändras inte referens och tidigare års nyckeltal genom nedan utan endast trenden som den aktuella fastighetportföljen för med sig.

- Den procentuella förändringen i energi mellan 2020 och 2021 i årets sammanställning av de nuvarande objektens energidata har använts för att uppdatera tidigare absolutnivå för 2021.

- Att nyttja ett närstående referensår ger ökad precision utifrån att några få stora förändringar som sker i fastighetsportföljen annars snedvrider efterkommande års utfall och målarbete.

4.2 Förnybar energi i fastigheter

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Fokusområde	Indikator	Basår 2015	Måltal 2020	Måltal 2030
Miljöanpassat	Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %*	100 %

* För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Region Stockholms miljöprogram 2017–2021.

I tabell 20 ses en sammanställning av andelen förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målet. Resultatet för år 2021 visar att andelen förnybar energi i fastigheter har ökat till 97 procent. Måltalet för år 2021 på 95 procent har härmed nåtts.

Det är den förnybara andelen i värmeenergin som har ökat, till följd av att flertalet av fjärrvärmeleverantörernas förnybara andel ökat.
Att värmeanvändningen minskat med ca 10 procent påverkar också nyckeltalet, men i begränsad omfattning på grund av de höga och jämna andelarna förnybar energi.

I tabell 21 ses egen fastighetsnära energiproduktion på depåtak.

Tabell 20. Andel förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter.[27]

	Basår: 2011	**2020**	**2021**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 225 727	1 225 727
Elanvändning	100 %	100 %	98 %
Värmeanvändning [28]	86,6 %	95 %	96 %
Användning av kyla	100 %	100 %	100 %
Total andel förnybar energi	**93,6 %**	**95 %**	**97 %**
*En bussleverantör handlade inte förnybar el. Huvudparten av oljan har handlats förnybar.			

[27] Nyckeltalen för bakomliggande energinyckeltal förklaras i avsnitt ”4.2 Energieffektivisering i fastigheter”.
[28] Klimatkorrigerade siffror.

Tabell 21. Fastighetsnära förnybar energiproduktion (solceller).

Placering	**2016 [MWh]**	**2017 [MWh]**	**2018 [MWh]**	**2019[29] [MWh]**	**2020 [MWh]**	**2021 [MWh]**
Gubbängens bussdepå	96	106	101	i.u.	i.u.	i.u.
Södertälje pendeltågsdepå	30[30]	32	30	i.u.	30	33

I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme[31] och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el.

I jämförelse mellan el från solkraft och residualmixen, uppgår CO2-utsläpp relaterat till solkraft endast till ca en tiondel av CO2-belastningen från residualmixen[32] (år 2018). Fjärrvärme- och fjärrkylaleverantörerna i Stockholm har höga ambitioner om att inom närmsta åren nå 100 procent förnybart. I avtal där trafikutövare inte säkerställt att den köpta energin för el faktiskt är 100 procentig, påverkar det den totala sammanställningen.

4.2.1 Genomförda strategiska aktiviteter under året

En upphandling av *solkraft som tjänst* har färdigställts för implementering på ett flertal depåtak. Underlaget inväntar beslut innan själva upphandlingen kan genomföras. Några korta återkopplingar från projektet:

- Solkraft är den förnybara energikälla för SL:s fastigheter som är bäst ur klimatsynpunkt per satsad krona.
- Energieffektiviserande åtgärder som genomförs i SL:s fastigheter och anläggningar ger ofta 2-5 gånger bättre klimatprestanda och avkastning per satsad krona jämfört med en solcellsinvestering.
- *Solkraft som tjänst* har potential att handlas upp med sänkt totalpris för elen (När de avgående kostnaderna för kraft, nät och elskatt jämförs med

[29] Inga uppgifter har erhållits från entreprenör för år 2019.

[30] Utgör ett snitt för produktionen mellan år 2009-2016. Sedan ibruktagandet 2009 var produktionen 236 MWh.

[31] Trafikförvaltningen ställer idag inga krav i avtal på fjärrvärme – leverantörerna har egna tuffa krav på övergång till fossilfritt

[32] (Residualmix - Den nordiska elmixen, används för icke specificerade produktionskällor. Källa: Energimarknadsinspektionen)

priset för el som köps genom tjänsten Power Purchase Agreement som benämns PPA).
- Inom ramen för projektet togs en instruktion och handbok för solceller fram som ska användas i samband med projekt med depåtak.

Effektreducerande åtgärder som inte nödvändigtvis behöver reducera energianvändningen kan också minska utsläppen av koldioxid betydligt och ge utrymme för ny elberoende verksamhet.

4.3 Klimatpåverkan från bygg-och anläggningsprojekt

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 13.	Indikator	Måltal
Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i landstingets bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats	13.1 Landstinget har en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt (utarbetas under 2017)	-

Beskrivning: Målet är nått om det finns en beslutad landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt samt om berörda förvaltningar och bolag bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för genomförande av planen.

Indikatorerna i bilaga 2 i Budget 2021 för Region Stockholm som berör Miljömål 13 är följande:
- Antal övriga stora bygg- och anläggningsprojekt inom kollektivtrafiken där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 15 procent, Måltal 2021: ≥6.
- Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt, Måltal 2021: ≥2.

Trafikförvaltningen har haft svårt att följa upp dessa indikatorer på ett helt ändamålsenligt sätt, delvis på grund av att indikatorerna öppnar upp för olika tolkningar om omfattning, delvis på grund av att olika projekt arbetar på olika sätt med att begränsa klimatpåverkan.

Under år 2021 har 16 projekt i sin kravställning och/eller i samverkan med entreprenör planerat eller genomfört åtgärder med syfte att reducera klimatpåverkan i byggprocessen. Sex av dessa projekt har uppgett att de har satt upp mål för klimatreducering, men det är dock en tolkningsfråga om vad som

ska anses vara stora bygg- och anläggningsprojekt, då detta inte närmare specificeras.

Under 2021 har klimatberäkningar använts i minst tre pågående projekt och en Request for Information (RFI) har genomförts för att ge en bild av marknadens prissättning på klimatreducerade material. Dessa underlag har haft en viss påverkan på projektens arbete med att minska klimatpåverkan, men de sedan lång tid beslutade projektbudgetarna och projektbeställningarna har satt ramarna för hur stor inverkan dessa underlag kunnat ge.

För att tydliggöra styrningen så det blir tydligt vilka mål och krav som gäller för det enskilda projektet så har ändringar genomförts under året så att det från 2022 gäller att:

- Alla projekt som befinner sig i Inriktningsfas enligt Riktlinje investeringar ska ha satt ett klimatmål och därmed tagit höjd för detta i projektets omfattning och budget.
- För projekt som befinner sig i senare faser så gäller Riktlinje miljö- och energis kravställningar kring klimatarbete.

Otydligheter kring definitioner i kombination med brister i samband med inrapportering, gör att trafikförvaltningen bedömer att miljömål 13 endast delvis uppnås till målåret 2021.

Detta är dock ett väldigt viktigt miljöområde där trafikförvaltningen även fortsättningsvis kommer att vidareutveckla arbetssättet för att begränsa klimatpåverkan i byggprocessen. Arbetet kommer att fortsätta med att ta fram stöd för projekten och att öka kunskapen hos nyckelpersoner.

4.4 Ökad materialåtervinning och förebyggande av avfall

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 14.	Indikator	Måltal
År 2021 har landstinget ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall	14.1 Landstinget arbetar för att förebygga avfall och öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt (identifierar avfallsströmmar under 2017)	-

Beskrivning: Målet avser att styra mot minskade avfallsmängder samt en mer högkvalitativ material-återvinning vid sluthantering av bygg- och rivningsavfall. Under 2017 identifierar berörda förvaltningar och bolag avfallsströmmar med stor miljöpåverkan och utvecklingspotential samt beslutar om lokala mål och åtgärder. Målen ska omfatta ökad materialåtervinning för prioriterade fraktioner, samt avfallsförebyggande insatser, vid nybyggnations-, ombyggnations- respektive anläggningsprojekt.

Sortering av avfall på byggarbetsplatser har successivt blivit en självklarhet på byggen i Sverige, och även trafikförvaltningens tydliga arbete har bidragit till detta. I trafikförvaltningens projekt ligger även i år sorteringsgraden på en god nivå.

Under året har därför ett förslag på arbete för att kartlägga lämpliga produkter, komponenter och material för återbruk inom trafikförvaltningens verksamhet tagits fram till avdelningschef för Teknikavdelningen.

I tabell 22 nedan redovisas en sammanställning av inrapporterat bygg- och rivningsavfall samt beräknad sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt för år 2021.

De totala inrapporterade avfallsmängderna och mängder massor (både icke-farliga och massor klassade som farligt avfall) varierar från år till år, beroende på vilka aktiviteter som genomförts och platsspecifika förutsättningar i de olika projekten. Siffrorna för de totala mängderna ger endast en bild över omfattning per år och går inte att jämföra mellan år för att se på någon trend.

Tabell 22. Inrapporterade mängder bygg- och rivningsavfall och sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

	2018	2019	2020	2021
Totalt bygg- och rivningsavfall [ton]	3 272	5 966	46 284	3 922
Sorterat bygg- och rivningsavfall [ton]	2 497	5 365	46 063	3846
Andelen sorterat avfall	76 %	90 %	99,5 %	98 %
Total mängd massor [ton]	211 553	72 301	252 085	109 080
Massor exkl. massor klassade som farligt avfall	209 025	63 980	248 136	107 441
Massor klassade som farligt avfall [ton]	2 528	8 321	3 049	1 638

4.5 Miljöanpassade byggvaror

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 15.	Indikator	Måltal
Landstinget bedömer material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier och år 2021 är minst 90 procent accepterade eller rekommenderade.	15.1 Andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent 15.2 Andelen accepterade eller rekommenderade material och produkter av de som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent.	50 procent av material och produkter för kollektivtrafikens fastigheter och anläggningar ska vara bedömda år 2021. Av dessa är 90 procent accepterade eller rekommenderade.

Beskrivning: De material och produkter som används vid ny- och ombyggnation registreras och i första hand redovisas varje produkt och material för sig, men om det inte är relevant registreras de i produkt- och materialgrupper. Varje år redovisas andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningen (eller motsvarande kriterier).

Varje år redovisas andelen rekommenderade respektive accepterade material och produkter för avslutade projekt. Det omfattar både kollektivtrafikens fastigheter och övriga landstings- ägda fastigheter.

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens[33] bedömningssystem år 2021. Dessutom ska 90 procent av bedömda material och produkter uppfylla miljökraven för ”accepterad” eller ”rekommenderade” enligt Byggvarubedömningens kriterier. Målet är att alla produkter som används i verksamheten ska finnas i systemet.

[33] Byggvarubedömningen är en medlemsförening vars organisation och systematik utvecklas hela tiden. Från och med 2019 har trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Locum ett gemensamt medlemskap och ingår dessutom i olika referensgrupper för att stödja systemets utveckling.

I RiMiljös BVB krav finns undantag, bland annat av TF tillhandahållna material samt specifika varor som krävs av säkerhets och kvalitetskrav, från granskning. Eftersom alla produkter ska loggas så kan dessa undantag i BVB klassificeras antingen som ”Ej bedömda” eller om produkten finns inlagd i BVB som antingen ”rekommenderad”, accepterad” eller ”undviks”.

Det går i dagsläget inte att separera dessa från övriga produkter varför det med viss sannolikhet finns ett antal som ingår i ”undviks” och därmed påverkar detta det totala utfallet på procent varor som är ”rekommenderade” eller ”accepterade”. Beroende på hur det uppsatta målet tolkas så kan det sålunda vara en delförklaring till att målet på 90 procent ej nås.

I tabell 23 redovisas statistik från Byggvarubedömningen för trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

Tabell 23. Bedömning av material och produkter i Byggvarubedömningen.

	2018	**2019**	**2020**	**2021**	**Måltal**
Andel bedömda material[34]	*97 %*	*94 %*	*89 %*	*88 %*	*50 %*
Varav accepterade eller rekommenderade[35]	83 %	82 %	85 %	*85 %*	*90 %*

[34] Uppgiften avser bedömning av de material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen (BVB). Det återstår dock arbete med att lägga in material och produkter i BVB för att få en översikt över det totala antalet material och produkter, vilket gör att andelen i verkligheten kan skilja sig från den redovisade siffran.

[35] Målformuleringen är ej entydig vad gäller vilken typ av avvikelser som avses och det finns även svårigheter att i BVB-systemet särskilja olika typer av avvikelser. I Riktlinjer Miljö och energi anges tex att av trafikförvaltningen föreskrivna material (dvs sådans som av säkerhets- eller funktionsskäl anses behöva användas) undantas från bedömning men att de ändå ska loggas. De hamnar då normalt som Avvikelser i systemet (såvida de inte redan finns i systemet som rekommenderade eller accepterade) och räknas då med i utfallet.

5 Övrigt

5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021

Mål 11.	Indikator	Måltal
År 2021 har klimatpåverkan från landstingets tjänsteresor minskat med 25 procent i jämförelse med år 2016	11.1 Klimatpåverkan från tåg- och flygresor, ton koldioxidekvivalenter	Ska ha minskat med 25 procent jämfört med år 2016

Beskrivning: Omfattar tåg- och flygresor i tjänsten som anställda bokar via resebyrå. Statistik för detta mål rapporteras i Stockholms läns landstings miljöredovisning.

När resor görs används Region Stockholms reseplaneringsverktyg och centralt upphandlade resebyrå som tar hänsyn till miljöpåverkan. Resfria möten prioriteras genom möjligheter till telefon/videomöte och har ökat i väldigt stor utsträckning till följd av covid-19 pandemin år 2020. Det förutspås även ge stor påverkan på tjänsteresor och digitala möten även under år 2021 och på lång sikt.

För år 2021 finns statistiken för samtliga förvaltningar och bolag inom Region Stockholm endast hos regionledningskontoret. Rapportering på indikatorn för klimatpåverkan från tjänsteresor, återfinns i Stödet i Region Stockholms interna verksamhetsuppföljningssystem, samt aggregerat för samtliga förvaltningar och bolag i Region Stockholms årsredovisning 2021.

5.2 Miljöledning och internt miljöarbete

Under år 2021 har trafikförvaltningen fortsatt att utveckla process, arbetssätt, och verktyg för hållbarhetsbeslutsunderlagen i enlighet med Region Stockholms övergripande styrande Riktlinjer investeringar (RS 2021-0286).

Under året har även miljöledningssystemet integrerats i trafikförvaltningens leda, styra och kärnprocesser. Miljöledning kommer även få ett utökat fokus i och med bildandet av en ny sektion för kvalitet och ledningssystem under år 2021.

Miljökraven för studier, projekt och vid upphandling ses kontinuerligt över och uppdateras årligen. En stor omarbetning av samtliga miljökrav som trafikförvaltningen har fastställda för allt som förvaltningen upphandlar och köper in, påbörjades under år 2021. Omarbetningen är en del i ett stort

kravhanteringsarbete för samtliga förvaltningens riktlinjer, och syftar till att förtydliga och strukturera kraven, samt digitalisera och effektivisera kravhanteringen, framförallt för studier och projekt.

5.3 Miljökommunikation

År 2017 beslutade trafikförvaltningen att ta ett samlat grepp om hållbarhetskommunikationen med inriktning mot miljö. Under år 2017 formulerades en budskapsplattform och berättelsen om trafikförvaltningens miljöarbete och klimatansvar. År 2018 genomfördes en omfattande extern kommunikationskampanj baserad på budskap från miljöberättelsen.

Trafikförvaltningen har därefter fortsatt att ha miljö- och klimatansvar som tema i flera externa kommunikationsinsatser över hela året. 2019 fick även SL:s traditionella sommarkampanj ett underförstått budskap om klimatansvar genom en blinkning till resebranschen.

Miljö- och klimatansvaret synliggörs i den externa kommunikationen lite mer för varje år. Det gäller både för varumärkets SL i resenärsriktad kommunikation och för Trafikförvaltningen i bland annat kommunikation om utbyggnad och förbättringsarbeten.

I februari 2021 godkändes resor med SL-trafiken för Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval. Bra Miljöval är en miljömärkning som ställer höga krav på miljöansvar i hela leverantörskedjan och som följs upp och kontrolleras årligen av externa revisorer.
Miljömärkningen förväntas ge ett tydligt kommunikativt värde som på sikt ytterligare kan stärka varumärket SL avseende miljö- och klimatansvar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Underbilaga 1. Tabeller

Nedan redovisas tabeller i längre tidsserier för de uppgifter som redovisats i trafikförvaltningens tidigare miljöredovisningar. I flera tabeller har värden för tidigare år nu uppdaterats, i vissa fall på grund av granskning och kvalitetskontroll, i vissa fall på grund av justerade nyckeldata och ändrade beräkningsfaktorer. Förändringarna som har gjorts kommenteras i fotnoter och löptext i huvuddelen av redovisningen. Specifika detaljer hittas i underlaget till denna redovisning.

Tabell 1. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Baseras på energiinnehåll i drivmedlen.

	Busstrafik	Spårtrafiken	Färdtjänsten	Sjötrafiken	**Totalt**
Basår 2011	44 %	100 %	21 %	3 %	**61 %**
2012	55 %	100 %	22 %	-	**-**
2013	65 %	100 %	30 %	-	**-**
2014	80 %	100 %	33 %	3 %	**81 %**
2015	81 %	100 %	40 %	3 %	**82 %**
2016	90 %	100 %	43 %	4 %	**87 %**
2017	97 %	100 %	52 %	16 %	**91 %**
2018	97 %	100 %	41 %	17 %	**91 %**
2019	96 %	100 %	41 %	18 %	**91 %**
2020	97 %	100 %	37 %	50 %	**93 %**
2021	97 %	100 %	38 %	54 %	**93 %**

Tabell 2. Antal personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

	Busstrafik	Spårtrafik	Färdtjänsten	Sjötrafiken
Basår 2011	1 792 000 000	3 279 000 000	84 716 192	42 439 452
2012	1 830 000 000	3 411 000 000	83 840 505	-
2013	1 842 000 000	3 622 000 000	89 525 147	-
2014	1 873 000 000	3 779 000 000	90 411 755	45 996 706
2015	1 835 000 000	3 879 000 000	90 926 191	45 811 520
2016	1 867 000 000	4 003 000 000	92 288 857	46 461 928

2017	1 899 000 000	4 033 000 000	91 301 013	47 010 833
2018	1 880 000 000	4 220 000 000	91 942 864	51 064 499
2019	1 850 000 000	4 450 000 000	91 440 470	53 050 265
2020	1 320 000 000	3 000 000 000	66 588 243	40 376 428
2021	1 208 000 000	2 572 000 000	69 442 333	40 447 284

Tabell 3. Drivmedelsförbrukning i busstrafiken.

	Diesel [l]	RME [l]	HVO [l]	Etanol [l]	Biogas [Nm³]	Naturgas [Nm³]	Elektricitet [MWh]
Basår 2011	35 899 257	3 338 647	0	35 511 540	6 335 942	0	0
2012	27 194 254	10 217 357	0	37 937 699	8 213 508	1 616 552	0
2013	13 866 202	26 594 967	0	34 955 585	10 996 112	250 806	0
2014	9 614 793	31 926 865	0	33 511 603	11 151 000	569 995	0
2015	7 835 416	33 566 180	0	29 323 396	12 913 454	1 875 271	0
2016	3 085 742	32 683 097	10 014693	22 093 924	13 270964	588 075	0
2017	1 960	21 786 130	26 570 313	14 057 937	14 133 339	0	0
2018	59 734	36 651 588	15 206 773	11 444 269	13 396 098	0	111
2019	23 080	45 893 409	7 541 770	5 955 556	12 052 735	0	345
2020	7 693	43 969 357	7 977 853	4 923 342	13 011 672	0	527
2021	2 618	37 580 975	8 564 446	3 499 614	13 851 492	0	881

Tabell 4. Drivmedelsförbrukning och andel förnybar energi för Färdtjänsten.

	Fossilt bränsle [l alt. Nm3]	Förnybart bränsle [l alt. Nm3]	Andel förnybart drivmedel [volym-%]
Basår 2011	3 515 468	1 184 138	25 %
2012	3 136 617	959 765	23 %
2013	2 873 242	1321 930	32 %
2014	2 851 253	1 441 450	34 %
2015	2 916 685	1 990 715	41 %
2016	2 335 262	1 809 727	44 %
2017	2 346 954	2 614 770	53 %
2018	2 959 426	1 994 300	40 %
2019	2 739 392	1 871 581	41 %
2020	2 180 101	1 281 698	37 %
2021	2 176 442	1 318 442	38 %

Tabell 5. Drivmedelsförbrukning för skärgårds-, pendelbåtstrafiken och helikoptertransporter för fastboende vid isläge.

	Diesel [l]	RME [l]	HVO [l]	El [MWh]	Jetbränsle [l]
Basår 2011	7 465 010	297 890	0	-	-
2012	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-
2014	6 967 180	279 245	0	-	-
2015	6 956 245	284 269	0	-	-
2016	6 981 573	266 563	36 866	-	-
2017	6 496 486	104	1 272 319	-	31 860
2018	6 871 077	0	1 484 212	161	34 425
2019	6 427 961	0	1 497 421	160	32 383
2020	4 095 662	0	4 231 871	118	950
2021	4 035 858	0	4 895 068	154	16 720

Tabell 6. Tonkilometer och drivmedelsförbrukning för godstrafiken.

	Tonkilometer [tkm]	Diesel [l] (100 % fossil)	RME [l]	HVO [l]
Basår 2011	119 955	90 040	3 960	0
2012	-	-	-	-
2013	-	-	-	-
2014	133 577	91 445	3 995	0
2015	142 612	108 053	4 778	0
2016	165 439	100 787	4 356	0
2017	158 510	88 737	0	18 806
2018	181 713	98 196	0	20 726
2019	176 020	108 179	0	29 920
2020	207 693	103 982	0	46 712
2021	230 720	54 009	0	146 303

Tabell 7. Energianvändning och andel förnybar energi inom spårtrafiken.

	Pendeltåg [MWh]	Tunnelbana [MWh]	Lokalbanor [MWh]	Andel förnybar energi
Basår 2011	159 800	196 800	40 000	100 %
2012	163 000	213 400	44 800	100 %
2013	209 500	207 500	42 700	100 %
2014	205 700	201 700	35 900	100 %
2015	198 700	206 900	38 700	100 %
2016	184 600	206 800	42 318	100 %
2017	188 145	201 198	45 635	100 %
2018	195 964	194 053	47 471	100 %
2019	200 039	197 234	48 202	100 %
2020	204 739	190 683[36]	47 261	100 %
2021	200 419	191 587	42 822	100 %

Tabell 8. Energianvändning inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt godstrafik.

	Busstrafik [MWh]	Spårtrafik [MWh]	Färdtjänsten [MWh]	Sjötrafiken persontrafik [MWh]	Sjötrafiken godstrafik [MWh]
Basår 2011	654 417	396 600	45 670	78 181	935
2012	684 877	421 200	39 850	-	-
2013	700 397	459 700	41 010	-	-
2014	704 739	443 300	42 020	72 051	949
2015	711 328	444 300	47 900	71 992	1 123
2016	697 783	433 714	40 480	72 420	1046
2017	678 859	434 978	48 050	76 795	1 058
2018	685 642	437 488	48 150	82 692	1 175
2019	653 618	445 476	44 806	78 397	1 361
2020	643 464	442 683[37]	33 559	80 910	1 478
2021	590 023	434 828	33 795	86 610	1 969

[36] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[37] Reviderad siffra för år 2020 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 9. Energianvändning per personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt energianvändning per tonkilometer inom godstrafik.

	Busstrafik [kWh/pkm]	Spårtrafik [kWh/pkm]	Färdtjänsten [kWh/pkm]	Sjötrafiken persontrafik [kWh/pkm]	Sjötrafiken godstrafik [kWh/tkm]
Basår 2011	0,365	0,121	0,539	1,819	7,797
2012	0,374	0,123	0,475	-	-
2013	0,380	0,127	0,458	-	-
2014	0,376	0,117	0,465	1,566	7,106
2015	0,388	0,115	0,527	1,571	7,872
2016	0,374	0,108	0,439	1,559	6,324
2017	0,357	0,108	0,526	1,634	6,673
2018	0,365	0,104	0,524	1,619	6,466
2019	0,353	0,100	0,490	1,478	7,733
2020	0,487	0,148	0,504	2,004	7,116
2021	0,488	0,169	0,487	2,141	8,533

Tabell 10. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2017**	**2018[38]**	**2019[39]**	**2020**	**2021**
Lokalyta [BTA m²]	1 169	1 294	1 294	1 225 727	1 225 727	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²][40]	1 052	1 165	1 165	1 103 154	1 103 154	1 103 154
Elanvändning [MWh]	125	135	141	122 897	118 561	119 695
Värmeanvändning[41] [MWh]	117 400	111 100	108	97 890	88 274	94 419
Användning av kyla [MWh]	2 200	1 200	1 800	1 516	1 526	1 574
Total energianvändning	245	247	251	223 167	208 360	215 688
Total energianvändning per kvadratmeter	233	213	216	202	189	195,5
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		-8,9%	-7,5%	-13,2%	-18,9%	-16,1%
Kommentar: Data för 2017 och 2018 relativt basåret: Utifrån det samlade underlaget som ger grund för trendförändringen av total energi om ca 7,5 procents reduktion mellan 2011 till 2018 har energinyckeltalen räknats om för 2017 och 2018. Denna omräkning har gjorts genom att differensen mellan den fördjupade uppföljningen och tidigare nivå (213/193 för år 2017 och 216/196 för år 2018) räknats upp.						

[38] Baserat på förändringen av energiförbrukningen mellan 2017 och 2018.

[39] Energinyckeltalet för 2019: Underlaget med uppdaterade fastighetsportföljen har uppdaterats i enlighet med beskrivningen under avsnitt "*Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning*".

[40] Ytmåttet Atemp är inte relevant för SLs verksamhet. Stora delar av värmen åtgår till bussar när de står vid depå, stationer har ytterst begränsad yta som definieras av Atemp trots att installationsgraden är hög. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp. Genomgång av ytuppdateringar i fastighetssystemet Landlord krävs för adekvat ythantering (och energi).

[41] Normalårskorrigerade siffror.

[42] Exklusive sjötrafikens hyrda lokaler på grund av att basårsvärde för 2011 saknas och att energiförbrukningen är beräknad och därför inte motsvarar den faktiska förbrukningen. År 2017 uppgår lokalytan till 393 m² och energiförbrukningen är beräknad till totalt 46,6 MWh.

Tabell 11. Inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Köldmedier (ton CO_2-e)	**2017**		**2018**		**2019**		**2020**		**2021**	
	Inst. mängd	Läckage	Inst. mängd	Läckage	Inst. mängd	Läckage	Inst. mängd	Läckage	Inst. mängd	Läckage
Bussfordon	i.u.	i.u.	i.u.	720,9*	8 990	1 508	26 502	3 821	26 396	3 369
Tunnelbane-fordon	i.u.	i.u.	313,2	5,64	679	9	683	10	1 764	0
Pendeltågs-fordon	i.u.	i.u.	252,5	2,1	12 700	26,3	12 699	14	12 633	64
Lokalbane-fordon	i.u.	i.u.	435,9	8,9	405	0	1 470	51	1 684	0
Fartyg	i.u.	i.u.	i.u.	313	983	0	360	0	1 114	33
Fastigheter	3 231	54,3	3 871,4	21,9	3 768	21,1	1 439	22	1 154	10
Ställverk (SF6)	1 438	59,3	i.u.	i.u.	i.u.	8,2	i.u.	0	0	0
Summa installerad mängd	**4 669**		**4 256**		**27 526**		**41 716**		**44 745**	
Läckage		**113,6**		**1 072**		**1 572**		**3 918**		**3 476**

Tabell 12. Busstrafikens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Buss	**Partiklar**		**Kväveoxider**		**Koldioxid (CO2-e)**	
	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]
Basår 2011	19,9		2 489		168 190	
2012	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	163 450	-5 %
2013	15,4	-25 %	2 042	-20 %	136 150	-21 %
2014	14,2	-33 %	1 875	-28 %	127 640	-27 %
2015	12,7	-38 %	1 608	-37 %	127 620	-26 %
2016	12,0	-42 %	1 471	-43 %	91 740	-48 %
2017	11,0	-48 %	1 310	-50 %	61 390	-66 %
2018	12,7	- 39 %	1 240	- 53 %	59 960	-66 %
2019	10,2	-50 %	1 103	-57 %	63 210	-64 %
2020	7,7	-48 %	812	-56 %	61 640	-50 %
2021	7,0	-48 %	703	-58 %	55 520	-51 %

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 13. Färdtjänstens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Färdtjänst	Partiklar		Kväveoxider		Koldioxid (CO_2-e)	
	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]
Basår 2011	0,7		14,9		13 400	
2012	0,6	-13 %	13,8	-6 %	11 750	-11 %
2013	0,5	-32 %	13,0	-17 %	10 460	-26 %
2014	0,3	-60 %	14,2	-11 %	10 980	-23 %
2015	0,3	-60 %	13,5	-16 %	12 020	-16 %
2016	0,2	-70 %	10,7	-34 %	9 651	-34 %
2017	0,1	-83 %	9,8	-39 %	10 350	-28 %
2018	0,05	-94 %	6,5	- 60 %	10 540	-28 %
2019	0,05	-94 %	6,3	- 61 %	9 560	-34 %
2020	0,013	-98 %	2,3	-80 %	7 560	-28 %
2021	0,013	-98 %	2,4	-80 %	7 530	-31 %

Tabell 14. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

WÅAB/SL person	Partiklar		Kväveoxider		Koldioxid (CO_2-e)	
	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat pkm, jämfört med basår [%]
Basår 2011	7,2		228,7		26 048	
2014	6,3	-19 %	207,6	-16 %	24 226	-14 %
2015	6,1	-22 %	204,9	-17 %	24 184	-14 %
2016	5,4	-32 %	207,0	-17 %	24 193	-15 %
2017	4,6	-42 %	177,0	-30 %	22 784	-21 %
2018	4,5	-47 %	170,3	-38 %	24 018	-23 %
2019	5,4	-39 %	183,3	-36 %	22 393	-31 %
2020	5,2	-23 %	179	-18 %	15 890	-36 %
2021	4,8	-30%	175,9	-19 %	17 180	-31%

Tabell 15. Godstrafikens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

WÅAB gods	Partiklar		Kväveoxider		Koldioxid (CO_2-e)	
	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat tkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat tkm, jämfört med basår [%]	Utsläpp [ton]	Minskning relaterat tkm, jämfört med basår [%]
Basår 2011	0,1		2,7		315	
2014	0,1	-11 %	2,7	-9 %	318	-9 %
2015	0,1	+3 %	3,3	+2 %	376	0 %
2016	0,1	-38 %	3,2	-14 %	350	-19 %
2017	0,1	-34 %	3,3	-9 %	312	-25 %
2018	0,1	-37 %	3,6	-12 %	343	-28 %
2019	0,1	-22 %	4,2	+6 %	378	-18 %
2020	0,1	-28 %	4,6	-2 %	376	-31 %
2021	0,1	-46 %	6,0	+16 %	537	-11 %

Tabell 16. Inrapporterade mängder förbrukade miljö- och hälsofarliga kemikalier. Endast förekomster större än 0,01 kilogram eller liter redovisas.

	CAS-nummer	Basår: 2017 [kg eller l]	2018* [kg eller l]	2019* [kg eller l]	2020* [kg eller l]	2021* [kg eller l]
Förbudsämnen						
Dibutyltenndilaurat		0	0	<0,01	<0,01	0
Kolofonium, Harts	8050-09-7, 8052-10-6, 73138-82-6	26,7	13,7	158,5	152,5	107,4
N-Metylpyrrolidon	872-50-4	0,03	0,03	0	0	0
Hydrokinon		0	0,04	1,44	0,03	0,01
Utfasningsämnen						
1,2-Benzisotiazol-3(2H)-on	2634-33-5	0	0,089	0,01	0,097	2,08
2-Brom-2-nitropropan-1,3-diol (Bronopol)		0	0	0,03	0	2,22
2-Butanonoxim	96-29-7	10,34	1,24	5,64	140,01	2,64
2-Metyl-2H-isotiazol-3-on (MI)	2682-20-4	0,04	0,45	0,4	0,64	0,07
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on (MCI)	26172-55-4	0	0,45	0,42	0,23	0,04
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on och 2-metyl-2H-isotiazol-3-	55965-84-9	0	0	0,01	0,019	

on, en blandning av Cas nr 26172-55-4 och 2682-20-4 (MCI/MI)						0
Bensen	71-43-2	10	0,2	27,45	0	0
Bisfenol A och epiklorhydrin	25068-38-6	35,62	8,7	212,02	394,73	326,48
Borsyra		0	0	325,3		0
Butylhydroxitoluen (BHT)	128-37-0	0,6	0,04	0,21	0,72	0,07
Cyklohexan	110-82-7	4,88	1,22	5,83	0,99	0,25
Dekametylcyklopentasiloxan (D5)	541-02-6	0	0	0,03	0	0
Dibensoylperoxid	94-36-0	0,75	0,69	12,6	10,8	2,25
Dodekylmetakrylat	142-90-5	0	0,02	0,15	0,05	0,02
Heptan	142-82-5	0,87	1,94	0,92	1,27	0,66
Hexan	110-54-3	6,96	1,25	5,13	0,47	1,22
Kalium-2-etylhexanoat	3164-85-0	2 702,9	2 781,08	2 999	2 013	2450,45
Komplexa kolväten (nafta, petroleum) med cancerklassning	Flera, exmpelvis 64741-88-4,64742-54-7, 64742-48-9,64742-49-0	8 268,56	7 636,72	15 851,3	18 169,16	14012,25
Kumen	98-82-8	17,65	0	0	0	0
Limonen (Dipenten, (±)-Limonen, d-limonen)	5989-27-5, 5989-54-8, 138-86-3	191,6	3,41	19,3	6,69	8,19
Mineralterpentin	8052-41-3	21,57	0,6	3,92	12,21	7,57
Nonylfenoletoxilat och dess derivat	68412-54-4 , 9016-45-9, 127087-87-0, 26027-38-3	0	0,04	0,14	0	0
Parfymämnen listade i appendix 1	Flera, exempelvis 101-86-0, 80-54-6, 122-40-7, 100-51-6	313,54	48,26	17,04	48,18	26,03
Propyl 4-hydroxibensoat (Propylparaben)	94-13-3	0	0	41,01	0	0,01
Styren	100-42-5	71,85	6,56	69,1	48,21	41,28
Tetradekanol	112-72-1	0	0,48	0	0	0
Toluen	108-88-3	17	23,98	30,9	44,83	27,44
Trizinkbis (ortofosfat)	7779-90-0	12,07	1,8	7	1334,24	11,13

Zinkdialkylditiofosfater	68649-42-3	40,22	480,12	39,6	19,37	60,09
Zinkoxid	1314-13-2	60,87	41,01	100,3	299,75	265,29
Zinkpulver-zinkdamm (stabiliserat)	7440-66-6	32,59	1,8	258,1	41,81	27,92
Zinksulfat och dess hydrat-föreningar	7733-02-0, 7446-20-0, 7446-19-7	0,07	0	0	0	0
TOTAL FÖRBRUKNING (KG alt. LITER)						
Förbudsämnen		28,59	13,81	159,92	152,50	107,41
Utfasningsämnen		11 820,6	11 042,13	20 032,7	22 588,1	17 275,7
Förändring förbrukning av utfasningsämne jämfört med basår 2017		-	**- 7 %**	**+ 69 %**	**+ 91 %**	**+ 46 %**

Tabell 17. Bygg- och rivningsavfall och sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

	Totalt byggavfall [ton]	**Andel sorterat avfall**	**Massor exkl. farligt avfall [ton]**	**Massor klassade som farligt avfall [ton]**
2014	14 200	63 %	i.u.	i.u.
2015	4 000	83 %	125 500	8 800
2016	3 460	92 %	94 600	10 500
2017	14 322	98 %	364 424	1 155
2018	3 272	76 %	209 025	2 528
2019	5 966	90 %	63 980	8 321
2020	46 284	99,5 %	248 136	3 049
2021	3 922	98 %	107 441	1 638

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2022-01-20
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Underbilaga 2. Underliggande data och faktorer

Här läses korta redogörelser för underliggande data och emissionsfaktorer till de olika kapitlen och miljömålen som används för beräkningar.

Klimatpåverkan

Personkilometer

Personkilometer (pkm) är ett mått på hur lång sträcka resenären reser och beräknas genom att antalet resenärer multipliceras med resornas genomsnittliga längd. Då det är känt hur många resenärer som kliver av och på fordonen vid varje enskild hållplats går det att räkna ut hur många som sitter i fordonet på sträckan mellan två hållplatser. Då sträckans längd är känd går det att beräkna antalet personkilometer. Summan av alla sträckor på alla avgångar i systemet bildar det totala personkilometer-värdet.

Själva mätningen avseende av- och påstigande sker utifrån ett statistiskt urval. Cirka 10 procent av varje fordonstyp (utom tunnelbanan) har utrustning för Automatisk Trafikräkning (ATR) installerad. ATR bygger på fotoceller som räknar av- och påstigande i fordonen. Även om ATR inte finns i alla fordon utgör 10 procent en tillräckligt stor andel för att det ska gå att räkna ut hur många som reser, då fordonen med ATR-utrustning sätts ut i trafik på ett sätt så att minst två observationer per avgång och månad för varje linje registreras.

För tunnelbanan används manuella räkningar i spärrar och antal resande i tågen vid utvalda punkter för att skapa en modell över hela systemet.

Personkm för sjötrafikens passageratrafik beräknas genom att antal påstigande multipliceras med en antagen medelresas längd i kilometer. Själva mätningen av antal påstigande registreras manuellt av besättningen på fartygen.

Tonkilomenter (tkm) för sjötrafikens godstrafik beräknas genom att antal ton gods multipliceras med en antagen medelresas längd för gods i kilometer.

Emissionsfaktorer

Från och med år 2018 använder trafikförvaltningen Energimyndighetens emissionsfaktorer[43] för genomsnittliga växthusgasutsläpp

[43] ER 2019:14 Drivmedel 2018 Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten

(koldioxidekvivalenter, CO_2-e) vid förbrukning av flytande drivmedel för transporter.

Från och med år 2019 använder trafikförvaltningen en beräknad emissionsfaktor för 100 procent förnybar elektricitet[44], som är fastställd för klimatberäkningar för hela Region Stockholm under perioden år 2017-2021. Elen antages vara en 100 procent förnybar mix, och beräknas utifrån siffror från SCB och Vattenfalls EPD:er för vattenkraft och vindkraft (EPD = Environmental Product Declaration; Miljövarudeklaration).

Ursprungsmärkt förnybar elektricitet antages för laddning av elbussar och fartyg. Verifikat från trafikutövare efterfrågas i samband med miljöuppföljning i enlighet med trafikförvaltningens Rutin för uppföljning av miljö- och bullerkrav i trafikavtal(SL-S-648509).

Förnybara drivmedel

Färdtjänsten
Uppgifterna för färdtjänsten beräknas utifrån uppgifter om genomsnittlig drivmedelsförbrukning från Transportstyrelsens fordonsregister för de vanligast förekommande fordonsmodellerna inom varje drivmedelstyp, samt antagande att alla taxifordon kör lika mycket åt Färdtjänsten.

Från och med år 2019 redovisar trafikförvaltningen andel förnybart drivmedel i diesel och bensin inom färdtjänsten baserat på reduktionsplikten. Detta sätt att redovisa drivmedel är överenskommet inom branchorganisationen Svensk Kollektivtrafiks miljönätverk. Detta betyder att den är en schablonberäkning av diesel och bensin baserat på massbalans i hela landet.

Miljö- och hälsofarliga kemikalier

De avtal som utgör redovisningen för basåret 2017 utgör redovisningsgrund för hela programperioden (2017-2021) och bedöms vara representativa för kemikalieanvändningen i hela verksamheten. Kemikaliehantering i nya avtal och de avtal som av olika anledningar inte innefattas i basårsvärdet redovisas internt.

---

44 Källa: PM Emissionsfaktorer och andel förnyelsebart, Klimatberäkningsmodell Region Stockholm, WSP rapport, 2020-05-19 (WSP Uppdragsnummer 10298021)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PM
2022-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Helen Maalinn
08-123 316 32
helen.maalinn@regionstockholm.se

Bilaga 2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsredovisning

Bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2021 för trafiknämnden

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PM
2022-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Uppdrag: Göra avstånden mindre när Stockholm blir större 119
2 Hållbar utbyggnad av tunnelbanan 120
3 Personal 131
4 Social hållbarhet och respekt för mänskliga rättigheter 132
5 Miljöpåverkan och klimatpåverkan ska minska 141
6 Antikorruption 162

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PM
2022-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Uppdrag: Göra avstånden mindre när Stockholm blir större

1.1 Om utbyggnaden av tunnelbanan och affärsmodell

Nya tunnelbanan ska göra avstånden mindre när Stockholm blir större. Totalt byggs det tre mil nya spår och 18 stationer. Det är en helt nödvändig satsning på kollektivtrafiken, som möjliggör bygget av 130 000 nya bostäder i Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. En tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik är en förutsättning för hållbar utveckling i den snabbt växande Stockholmsregionen.

Investeringsverksamheten ingår sedan 2021 i bolaget SL Nya tunnelbanan AB som ingår i koncernen AB Storstockholms lokaltrafik. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har fått uppdraget och finansieringen för att genomföra tunnelbanans utbyggnad inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och 2017 års Sverigeförhandling. Förvaltning för utbyggd tunnelbana är en förvaltning inom Region Stockholm. Förvaltningen genomför utbyggnaden genom att upphandla utförande av planering, projektering, och produktion. Den utbyggda anläggningen lämnas sedan över till trafikförvaltningen som är mottagare och har hand om driften av anläggningen.

Läs mer om utbyggnaden av tunnelbanan på Nya tunnelbanan - Region Stockholm.

1.2 Om hållbarhetsredovisningen

Denna hållbarhetsredovisning redovisar påverkan från utbyggnaden av tunnelbanan och är en bilaga till AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL:s) och SL-koncernens lagstadgade hållbarhetsredovisning 2021.

Hållbarhetsredovisningen omfattar rapportering enligt Global Compact och Årsredovisningslagens krav på icke-finansiell information.

Enligt Årsredovisningslagen 6 kap 10–14 §§ ska större företag upprätta en hållbarhetsredovisning. Hållbarhetsredovisningen ska innehålla de hållbarhetsupplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, policydokument samt resultat av policys och relevanta resultatindikatorer samt väsentliga risker på områdena och hur dessa hanteras. Upplysningarna omfattar frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.
Denna rapport syftar till att ge en sammanfattad helhetsbild och möjliggöra en jämförelse av förvaltningens hållbarhetsarbete. Rapporten syftar även till att

följa upp årets verksamhet och att vara ett användbart kommunikationsmaterial.

2 Hållbar utbyggnad av tunnelbanan

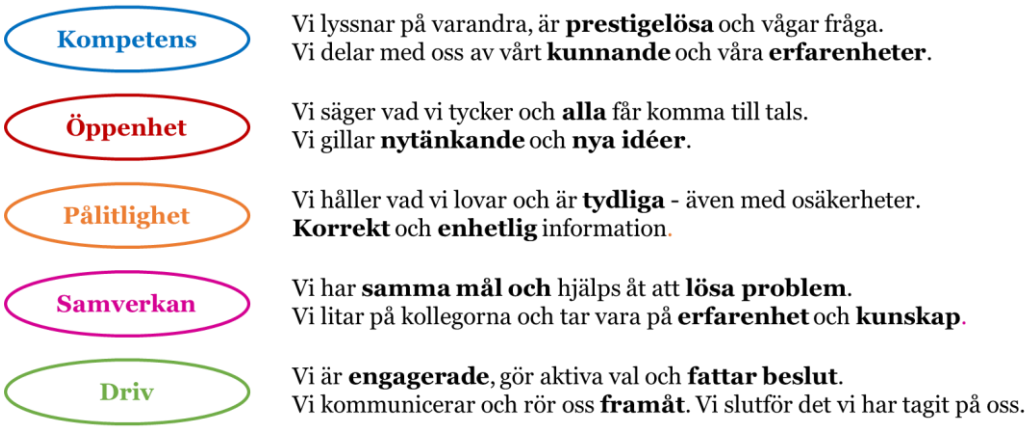
Utbyggnaden av tunnelbanan är ett komplext och omfattande infrastrukturprojekt med en betydande påverkan på individ, samhälle och miljö. Påverkan sker både under byggskedet och när den nya tunnelbanan är i drift.

För att kunna genomföra utbygganden på ett hållbart sätt och leverera en anläggning med en hög hållbarhetsprestanda krävs att hållbarhet är en integrerad del i planering, projektering och byggnation av den nya tunnelbanan samt att hållbarhetsarbetet och prestandan kontinuerligt utvecklas och förbättras under hela uppdragets genomförande.

2.1 Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete

Alla regionens verksamheter styrs och leds utifrån en gemensam vision, mål och värderingar som är beslutade av regionfullmäktige. De gemensamma värderingarna är: Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens. Till dessa har förvaltningen valt att lägga till värdeordet Driv.

Förvaltningen använder gemensamma värdeord som en hjälp i vardagen. Medarbetare och chefer har tillsammans tagit fram beskrivningar av värdeorden, dessa är en förutsättning för att förvaltningen ska kunna leva och leda utifrån värderingarna.



Figur 1. Förvaltningens värdeord samt en beskrivning av vad de innebär för de som arbetar inom förvaltningen.

2.2 Begreppet hållbar utveckling

Alla verksamheter inom Region Stockholm arbetar utifrån en definition för hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling.

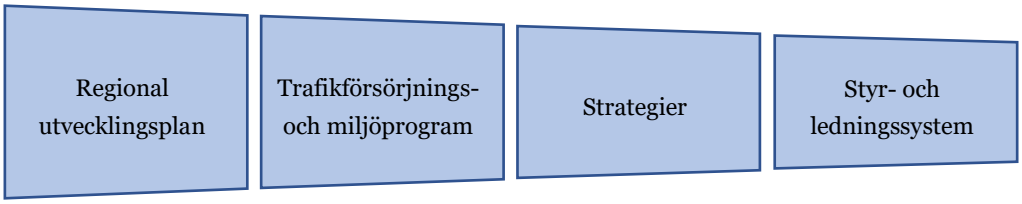
För nya tunnelbanan handlar det om att bidra till en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem samt att i utbyggnadens alla skeden:

- verka för resiliens, resurshushållning, energieffektivitet och att förebygga negativ påverkan på miljö och människors hälsa,
- skapa tillgängliga och trygga miljöer för alla målgrupper,
- aktivt ansvara för en kostnadseffektiv användning av samhällets resurser,
- verka för socialt, ekonomiskt och miljömässigt ansvarstagande genom att tydliggöra krav i upphandlingar och följa upp dem under avtalsperioden.

Tunnelbaneutbyggnaderna genomgår miljöprövning enligt miljöbalkens regler och villkor sätts upp av mark- och miljödomstolen. De regler som rör miljö och hållbarhet i miljöbalken är därför integrerade i planerandet och byggandet av den nya tunnelbanan

2.3 Mål och styrande dokument inom hållbarhet

Regionens styrning av förvaltningen sker genom styrdokument såsom värdegrund, mål, budget, direktiv, policyer, riktlinjer och regionens investeringsstrategi.



Figur 2. Styrande dokument för hållbarhetsarbetet inom förvaltning för utbyggd tunnelbana.

2.3.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, uttrycker regionens samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för regionens aktörer och för samverkan inom Stockholms län och med länen i östra Mellansverige. Planen är giltig till år 2026 och är även antagen som regional utvecklingsstrategi. Övergripande mål i RUFS 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

2.3.2 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande programmet fastställer långsiktiga mål för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Under 2021 har arbetet påbörjats med att revidera det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet. Samverkan och dialog med intressenter är centrala i revideringsprocessen som förväntas att pågå fram till 2023.

2.3.3 Miljöprogram 2017–2021

Region Stockholms Miljöprogram 2017–2021 är det sjunde i ordningen och illustrerar att regionens politiska ledning har prioriterat ett systematiskt och ambitiöst miljöarbete över många år. I miljöprogrammet finns miljömål för kollektivtrafiken fram till 2021. Från och med 2022 ersätter Region Stockholms nya Hållbarhetspolicy, Hållbarhetsstrategi och långsiktiga mål för hållbarhet Miljöprogrammet.

2.3.4 Strategier för nya tunnelbanan

Följande strategier är fastställda inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i syfte att styra verksamheten mot fastställda mål och en hållbar utveckling:

- Upphandlingsstrategi
- Kommunikationsstrategi
- Strategi Planläggning och prövning av nya tunnelbanan
- Arbetsmiljöstrategi
- Hållbarhetsstrategi med hållbarhetspolicy

Förvaltningens hållbarhetsstrategi definierar vad hållbarhet innebär i arbetet med tunnelbaneutbyggnaden. Hållbarhetsstrategin har tre övergripande mål för hållbarhetsarbetet, och målen tydliggör förvaltningens ambitioner och möjliggör uppföljning av arbetssätt och prestanda.

De tre övergripande hållbarhetsmålen är:

- hållbarhet ska vara en integrerad del i utbyggnad av nya tunnelbanan motsvarande minst nivån Very good i CEEQUAL
- klimatbelastningen från utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 % under uppdragets genomförande
- inga allvarliga arbetsmiljöolyckor

Hållbarhetsstrategin har fem fokusområden som beskrivs i figur 3 nedan.



Figur 3. Fokusområden i hållbarhetsstrategin för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

2.3.5 *Mål och förvaltningsövergripande styrning*

Målbilden för förvaltningen definieras utifrån bland annat Region Stockholms mål och budget, resultatet av Stockholmsförhandlingen respektive Sverigeförhandlingen, samt RUFS 2050 och följs upp i förvaltningens målkarta som inkluderar övergripande projektgemensamma mål. Målen för den nya tunnelbanan är:

- Långsiktigt hållbar ekonomi
- Leverans i tid
- Effektiv anläggning
- Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden
- Hållbar verksamhet
- Attraktiv arbetsgivare

Förvaltningens årliga målkarta anger mål och indikatorer för det aktuella året och gör det lättare att se vad som är viktigt i det dagliga arbetet i organisationen. Målkartan möjliggör att verksamheten följs upp på ett enkelt och strukturerat sätt.

Med utgångspunkt i regionens övergripande styrning, ledning och uppföljning har förvaltningen fastställt ett lokalt styr- och ledningssystem. Alla styrande dokument som förvaltningen har tagit fram ingår i ledningssystemet. I styr- och ledningssystemet ingår även förvaltningens miljöledningssystem. Utsedda processägare säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs.

Förvaltningens miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001 och utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor. Under det andra tertialet 2021 utfördes en extern miljörevision med gott resultat och förvaltningen erhöll ett nytt certifikat och inga betydande anmärkningar uppdagades.

Miljöpåverkan från tunnelbaneanläggningen och utbyggnaden av densamma prövas enligt miljöbalken och plan- och bygglagen. Utredning av miljöpåverkan och åtgärder för att minska påverkan genomförs enligt lagstiftade processer och i samråd med tillståndsmyndigheterna. Förvaltningen har valt att samordna samrådsprocesserna för järnvägsplan och detaljplan samt ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning och miljöfarlig verksamhet. Samordning av samråden syftar till att underlätta och öka förståelse och acceptans för nya tunnelbanan hos allmänhet och närboende.

Tunnelbaneutbyggnaden använder sig av en kravdatabas (Polarion) som möjliggör en systematisk kravhantering och uppföljning av kravuppfyllnaden. I kravdatabasen finns krav på färdig anläggning. Exempelvis har krav från trafikförvaltningen definierats och lagts in i databasen samt genomförandekrav under byggtiden såsom säkring av intilliggande miljö under byggskedet. Detta skapar förutsättningar för utbyggnadsprojekten att kunna överlämna rätt anläggning till trafikförvaltningen och säkra godkännandet från Transportstyrelsen.

2.3.6 Tillstånd från mark- och miljödomstolen

För att få bygga ut tunnelbanan krävs tillstånd enligt miljöbalken. Sådan miljöprövning har utförts för alla projekt utom Tunnelbana till Älvsjö (där arbetet med miljöprövningen påbörjades under 2021 och planeras pågå fram till 2025). Följande projekt har Region Stockholm fått tillstånd för:

- Tunnelbana till Barkarby
- Tunnelbana till Arenastaden
- Tunnelbana till Nacka och Söderort
- Utbyggd depå i Högdalen

I miljödomarna har mark- och miljödomstolen satt upp villkor för verksamheten. Villkoren rör bortledning av grundvatten, infiltration till grundvattnet, utsläpp av inläckande vatten till mark- eller vattenområde, buller, vibrationer, kemikalier och kontrollprogram för både grundvatten och miljöfarlig verksamhet. I några av domarna finns det också villkor för masshantering och kompensationsåtgärder för natur.

2.3.7 CEEQUAL

Förvaltningen använder hållbarhetscertifieringssystemet CEEQUAL i arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan. CEEQUAL är utvecklat för att förbättra hållbarhetsprestandan i infrastrukturprojekt och tillhandahålls av BRE Group med säte i Storbritannien. Det är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av hållbarhetsfrågor och används för att mäta hållbarhetsprestanda i projekten. CEEQUAL systemet kompletterar miljöledningssystemet enligt ISO 14001 på ett bra sätt eftersom det är anpassat efter anläggningsprojekts olika skeden.

CEEQUAL är en metod för att bedöma och betygsätta hur väl anläggningsprojekt har hanterat hållbarhetsfrågor. CEEQUAL syftar till att uppmuntra beställare, projektörer och entreprenörer till att göra mer än lagkrav inom hållbarhetsområdet för att förbättra projektets hållbarhetsprestanda. Arbetssättet enligt CEEQUAL möjliggör uppföljning under hela projektgenomförandet, mätning av projektets hållbarhetsprestanda samt bidrar till att driva på projektens klimatarbete. Det är ett bevisbaserat självutvärderingssystem där alla bevis ska styrkas med dokumentation. Dokumentation är därför en viktig parameter i projekten, inom alla områden och skeden. Vid certifiering verifierar BRE motiveringar, bevis och poäng samt utfärdar certifikat.

CEEQUAL systemet innehåller samtliga hållbarhetsaspekter inom miljö och socialt ansvar, som anses vara relevanta för anläggningsprojekt. Se figur 4 nedan.



Figur 4. Samtliga kapitel i CEEQUAL version 5.2. (kapitel 1, projektstrategi, är ett frivilligt kapitel som har avgränsats bort för förvaltningen). Tunnelbana till Älvsjö använder version 6.0 med en delvis annan kapitelindelning.

Enligt BRE Groups kartläggning finns direkt korrelation mellan åtta utav 17 av FN:s globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030) och CEEQUAL. Dessutom bidrar Ceequal till att uppnå ytterligare fem mål och CEEQUAL har ett begränsat eller indirekt bidrag till de övriga tre målen.

2.4 Upphandling och uppföljning

Förvaltning för utbyggd tunnelbana tillämpar Sveriges regioners uppförandekod för leverantörer vid upphandling. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till Sveriges regioner och landsting ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- Den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

Vid upphandlingar ingår särskilda avtalskrav och kravbilagor avseende miljö samt social hållbarhet. Det finns även projekteringsanvisningar med krav på resultat, leveranser och arbetssätt inom hållbarhet. I planeringsskedet ställs det också krav inom hållbarhet och det tas fram omfattande underlag och utredningar avseende hur det går att skapa störst nytta och samtidigt begränsa påverkan och konsekvenser för miljö och människa.

2.4.1 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leveranser under hela avtalstiden säkerställs att affärerna löper enligt avtal och att förvaltningen får det som beställts. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar.

För uppföljning av villkor i miljödomar har kontrollprogram för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet upprättats för alla projekt. Kontrollprogrammen har tagits fram i samråd med, och därefter godkänts, av tillsynsmyndigheterna, länsstyrelsen och respektive kommuns miljö- och hälsoskyddsnämnd. Förvaltningen skickar rapporter över vattenverksamhet och håller möte med länsstyrelsen varje månad för de olika projekten. Förvaltningen skickar rapporter över miljöfarlig verksamhet kvartalsvis till respektive kommuns miljö- och hälsoskyddsnämnd. Möten hålls vid behov, men minst var tredje månad. Förvaltningen har en egen organisation som löpande följer upp att villkoren i miljödomarna efterlevs.

Det finns ett nätverk för samordnade revisioner som från och med 2021 samordnar uppföljning av projekt och entreprenörernas efterlevnad av rutiner och krav inom kvalitet, miljö, socialt ansvar, arbetsmiljö och informationssäkerhet.

Löpande uppföljning av projektörer och byggentreprenörer genomförs inom respektive projekt. Det handlar då bland annat om att miljö- och arbetsmiljöronderingar sker för att följa upp och kontrollera efterlevnaden av krav och lagar. Projekten ska också följa upp att entreprenörens hållbarhetsplan följs och att leverantörer följer tecknade avtal. I bygg- och anläggningsentreprenaderna genomförs inledande arbetsmiljörevisioner.

2.5 Samverkan, kommunikation och dialog

Utbyggnaden genomförs i samverkan med nya tunnelbanans intressenter och i dialog med medborgare och framtida resenärer. Samråd genomförs som en del i tillstånds- och planläggningsprocessen i syftet att presentera den planerade anläggningen och ta in synpunkter från de som kan komma att beröras. Samverkan med olika aktörer i regionen är avgörande för att förvaltningen ska kunna genomföra verksamhet enligt plan.

Kommunikation är en förutsättning för ett hållbart projektgenomförande. Genom en proaktiv och tillgänglig kommunikation skapar förvaltningen förtroende och acceptans för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Det

sker genom ett planerat nyhetsarbete i förvaltningens externa kommunikationskanaler och genom ett aktivt mediearbete.

Förvaltningens intressentanalys omfattar de intressenter som är relevanta för förvaltningens hållbarhetsåtagande och projektövergripande hållbarhetsstyrning. Det har genomförts ett gemensamt arbete tillsammans med trafikförvaltningen för att identifiera och kartlägga huvudsakliga intressenter och deras förväntningar och fokusfrågor. Resultatet från den gemensamma kartläggningen presenteras i tabell 1 nedan. Informationen i tabellen är uppdelad i följande kolumner:

- förvaltningarnas huvudsakliga intressenter,
- exempel på deras förväntningar och fokusfrågor,
- förvaltningens hantering och bemötande av dessa (inklusive huvudsakliga aktiviteter och kanaler för att hantera dessa samt verksamhetsmål kopplade till respektive intressentgrupps intressen).

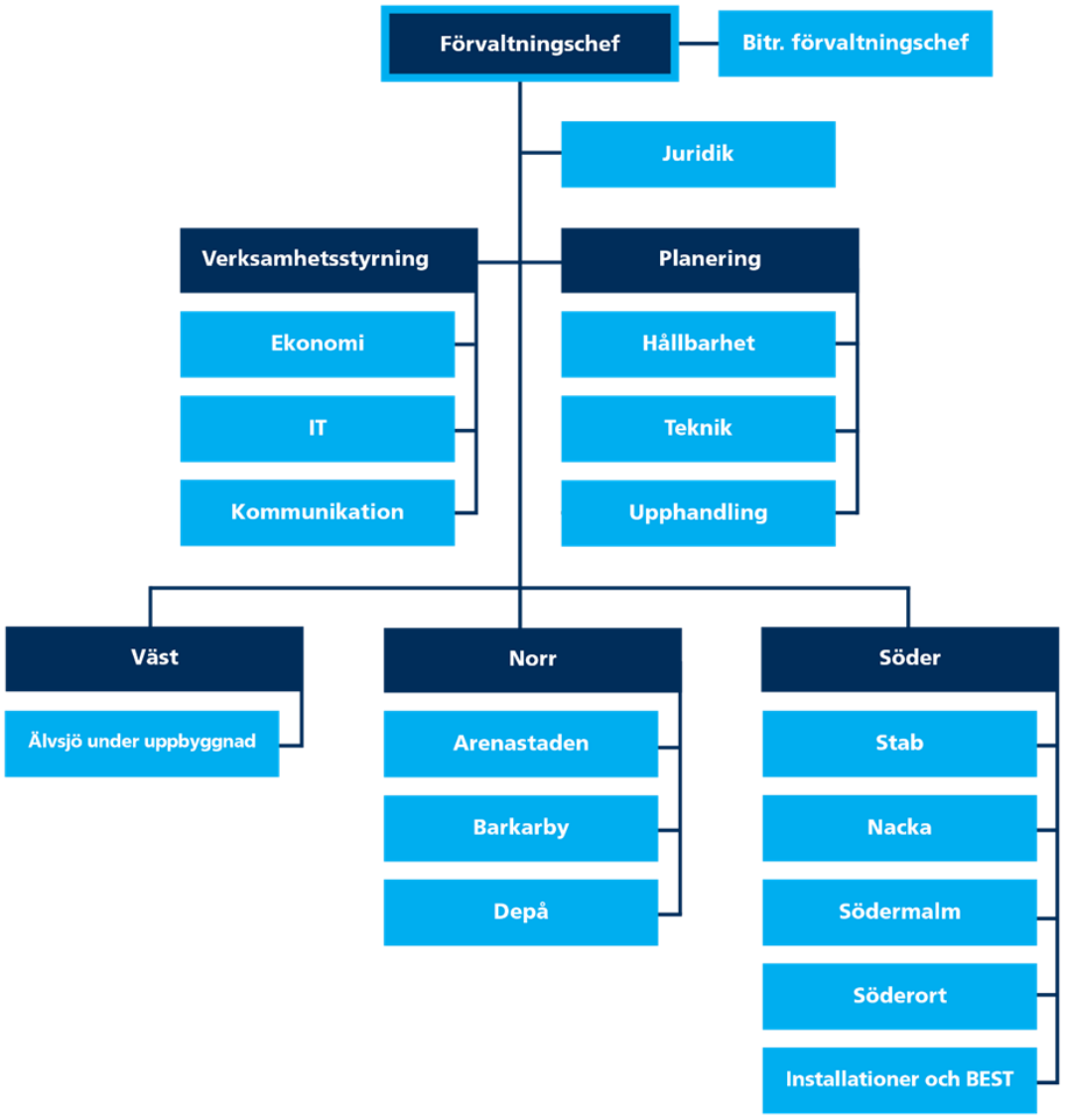
Tabell 1. Intressentanalys med gemensamma intressenter samt huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor för både trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Intressent	Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	Hur förvaltning för utbyggd tunnelbana hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	• Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar.	• Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet. • Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag. • Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende antal anbud per entreprenadupphandlingar.
Allmänheten	• Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. • Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador.	• Dialog och samråd med invånare inför och under utbyggnaden. • Under byggtiden arbetar förvaltningen för att berörda ska ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med oss vid eventuella frågor eller klagomål. Förvaltningen kommunicerar även löpande om arbeten till de som berörs specifikt. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda samt att berörda målgrupper i närområdet som anser sig informerade av utbyggnaden.
Förvaltningar inom Region Stockholm	• Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, effektförsörjning elkraft, remisshantering. • Effektiv överlämning av färdiga anläggningar.	• Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivande av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar, förvaltningen lär sig organisation och beslutsvägar. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende effektiv anläggning och definierade överlämningsområdena, plan för överlämning samt leveranser.
Politiker	• Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt, budget i balans, måluppfyllelse. • Nöjda resenärer, berörda samt uppdragsgivare. • Att fler väljer att åka kollektivt.	• Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda uppdragsgivare samt att samtliga parter ska anse sig informerade om tids- och kostnadsutveckling.
Kommuner	• Attraktiva kollektivtrafik-förbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja åka kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav. • Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan.	• Samverkan, regelbundna möten, rapporter och redovisning, svar på remisser och skrivelser. • Kontinuerliga samråd och möten med de olika kommunerna. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda och uppdragsgivare samt lagakraftvunna järnvägsplaner, miljödomar och detaljplaner.
Myndigheter	• Samverkan och efterlevnad av lagkrav.	• Dialog, regelbundna tillsynsmöten, öppenhet och kompetenta svar vid tillsynsmöten och svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden rapporter och redovisning, tillståndsansökningar.

		• Kontrollprogrammen för uppföljning av miljödom tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende kvalitets- och miljöplaner i projekt, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider).
Medarbetare och konsulter	• Hållbar och attraktiv arbetsgivare.	• Medarbetarmöten för hela organisationen två gånger per halvår, medarbetarundersökningar, avdelningsmöten, enhets/projektmöten, intranät, utbildningar. • Särskilda utvecklingsaktiviteter för gruppen anställda. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende andel anställda ska öka och attraktiv arbetsgivare (inkluderar bland annat samlat medarbetarindex och ledarskapsindex).
Forskning och skola	• Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data.	• Samarbetsprojekt, delta på olika studentmässor, handledning av examensarbeten, erbjuda praktikplatser, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning. • Anställa nyutexaminerade ingenjörer, samhällsplanerare och lantmätare. • Innovationsprogram för tunnelbana till Älvsjö för att aktivt arbeta med innovativa lösningar samt gått med i det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden 2030.
Intresse-organisationer	• Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik. • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning.	• Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt.
Press och media	• Transparens, information och lättillgängliga fakta.	• Samarbete med media för att bidra till att förvaltningens verksamhet speglas korrekt och sakligt samt bygga och upprätthålla ett gott förtroende. • Nya tunnelbanas webbplats, rapporter och redovisningar. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende positiva/neutrala inslag i media.
Andra stora beställare och aktörer	• Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar. • Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen.	• Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor.
Fastighetsägare	• Tydlig avgränsning ansvarsmässigt, • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik och från SL-trafiken. • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/trafikförvaltningen.	• Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om utbyggnaden av tunnelbanan. • Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare. • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda samt att berörda målgrupper i närområdet som anser sig informerade av utbyggnaden.

3 Personal

Av medarbetarna som arbetar inom förvaltning för utbyggd tunnelbana är ca 30 procent anställda i Region Stockholm och övriga är inhyrda konsulter. Upplysningar om medarbetare återfinns i förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhetsberättelse år 2021. Se förvaltningens övergripande organisationsschema nedan.



Figur 5. Övergripande organisationsschema förvaltning för utbyggd tunnelbana.

4 Social hållbarhet och respekt för mänskliga rättigheter

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 1: Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som företaget kan påverka.
- Princip 2: Försäkra sig om att det egna företaget inte är inblandat i kränkningar av mänskliga rättigheter.
- Princip 3: Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar
- Princip 4: Eliminera alla former av tvångsarbete.
- Princip 5: Avskaffa barnarbete.
- Princip 6: Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.

Alla som arbetar med utbyggnaden ska ha trygga arbetsplatser. Därför är målet att bygga hela nya tunnelbanan utan några allvarliga arbetsmiljöolyckor (i enlighet med vad som anmäls till Arbetsmiljöverket). Det är ett ambitiöst mål och hittills har fyra allvarliga olyckor inträffat på Nya Tunnelbanans arbetsplatser sedan produktionen påbörjades 2019.

Risker i arbetsmiljö och arbetsvillkor finns också vid tillverkning av de produkter och material som används i utbyggnaden. Därför ställs krav på leverantörer att efterleva Region Stockholms uppförandekod för leverantörer som inbegriper principerna 1–6 i Global Compact. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har ett systematiskt arbetssätt för att minska sociala risker och respektera mänskliga rättigheter både på arbetsplatserna och i leveranskedjan.

Det tar lång tid att bygga ut tunnelbanan och arbetet kommer att påverka och märkas av. I planerings- och projekteringsskedet genomförs social konsekvensbedömning (SKB). I SKB beaktas bland annat tillgänglighets- och barnperspektivet för att identifiera och hantera risker som omfattar både den färdiga anläggningen och påverkan under byggtiden. Synpunkter hämtas in från närboende och andra berörda under hela planeringstiden. Det har gett underlag för utformande av etableringsområden under byggtiden men även för den färdiga tunnelbanan.

När tunnelbanan är färdig ska den vara tillgänglig för alla resenärer. Biljetthallar och plattformar ska dessutom vara trygga miljöer. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att

tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

4.1 Så styrs arbetet

Nya tunnelbanans arbete med socialt ansvar styrs av tre fokusområden i hållbarhetsstrategin:

- Arbetsmiljö och socialt ansvarstagande
- Påverkan när vi bygger
- Resenären i fokus

4.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till förvaltningens målkarta 2021 och uppföljning inom regionen.

Tabell 2. Mål och indikatorer för social hållbarhet under 2021.

Mål och indikator	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål för utbyggnaden
Målkarta 2021: Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor och arbetsmiljötillbud. [1)]	0	1	19 (varav 4 allvarliga arbetsmiljöolyckor)	0
Målkarta 2021: Samtliga EC, PC, AC och FC ska ha genomfört ett arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet under året.	-	-	80 % (16 av 20)	100 %
Målkarta 2021: Minst ett gott exempel som bidragit till bättre arbetsmiljö ska redovisas per tertial och projekt. [2)]	-	-	81 % (17 av 21)	100 %
Målkarta 2021: 80 procent av berörda målgrupper i närområdet ska anse sig vara informerade av utbyggnaden.	-	70 %	71 %	80 %
RF indikator: Genomfört aktiviteter i enlighet med Region Stockholms styrande dokument inom social hållbarhet. [3)]	Ja	Ja, flera	Ja, flera	Ja (≥ 65 %)
RF indikator: Vidtagna åtgärder inom identifierade förbättringsområden utifrån folkhälsokonsekvensanalyser i nämnder och bolag.	N/A	N/A	1 social konsekvensanalys genomförd	Utförs vid behov

1. Förvaltning för utbyggd tunnelbanas övergripande hållbarhetsmål samt mätetal i målkarta 2021. Mätetalet för 2021 inkluderar både allvarliga olyckor och tillbud till skillnad från föregående år som endast inkluderar olyckor. Detta avser olyckor och tillbud som anmäls till Arbetsmiljöverket.
2. Inkludera exempel från sju projekt för samtliga tertial under 2021.
3. Indikator från Regionfullmäktige (RF). Målvärde för alla regionens nämnder och bolag anges i parentes.

Mer information avseende respektive mål och indikator presenteras under avsnitt 4.4–4.7 nedan.

4.3 Riskanalys

De största utmaningarna och riskerna kopplade till arbetet med socialt ansvar och mänskliga rättigheter finns inom:

- Arbetsmiljö
- Arbetsrättsliga villkor
- Leveranskedjan av produkter och material
- Påverkan under byggtiden
- Tillgänglig, trygg och säker anläggning

Dessa risker har analyserats och hanterats på förvaltningsnivå och i projektering och projekt i samverkan med kontrakterade entreprenörer.

4.4 Byggherreansvaret arbetsmiljö

Allt eftersom verksamheten växer så blir också utmaningen att bibehålla en säker byggarbetsmiljö större. Under året har antalet personer blivit betydligt flera på förvaltningens arbetsplatser. Det har dessvärre också medfört att antalet tillbud och olyckor också har ökat under 2021 jämfört med 2020. Ju fler medarbetare som vistas och ju fler arbetsmoment som ska utföras på en begränsad yta desto mer ökar risken för att olyckor och tillbud inträffar.

En säker arbetsmiljö börjar hos ledningen genom att de är involverade i arbetet. En nyckelfaktor för arbetsmiljöarbetet är att beställare och entreprenör samverkar inom området. Under året har samtliga projekt redovisat ett gott exempel som bidragit till bättre arbetsmiljö och nästan samtliga chefer (på förvaltnings-, avdelnings-, projekt samt enhetsnivå) har genomfört ett arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet.

Antalet allvarliga händelser har ökat från sex för hela år 2020 (varav en allvarlig olycka) till 19 under 2021 (varav fyra allvarliga olyckor) . Förvaltningen uppfyller därmed inte sitt mål om allvarliga arbetsplatsolyckor. Det går att se att det är några riskområden som sticker ut och som förvaltningen har jobbat särskilt med under året. Detta är framför allt stensprut vid ovanjordssprängningar samt fallande stenar från oförstärkt berg.

Olika funktioner och specialister inom förvaltningen har arbetat tillsammans för att göra en genomlysning av ovanstående arbetsmoment. Arbetet har hjälpt förvaltningen att identifiera var de största utmaningarna finns och vilka åtgärder som behöver jobbas vidare med för att förbättra säkerheten inom dessa områden.

Arbetsmiljöverket har vid en inspektion i projekt Nacka uppmärksammat att förvaltningen under året har haft tillbud som orsakat stensprut i samband med ovanjordssprängning. Inspektionen resulterade i ett antal förbättringspunkter riktade både till berörd entreprenör och till förvaltningen i egenskap av beställare. Ytterligare förbättringar har identifierats och införlivats i förvaltningens arbetssätt utifrån Arbetsmiljöverkets återkoppling.

Med anledning av både den negativa trenden i olycks- och tillbudsstatstiken och de stora arbetsmiljöutmaningar förvaltningen har framför sig har ledningen under året fattat beslut om en förstärkt satsning på byggarbetsmiljön som benämns *Färdplan mot noll olyckor*. De ordinarie aktiviteterna inom ramen för förvaltningens målarbete räcker inte till och därför behövs en förstärkt åtgärdsplan för att förvaltningen ska kunna nå sin vision om noll allvarliga arbetsplatsolyckor framöver. Som byggherre har förvaltningen ett ansvar för att skapa förutsättningar för att alla ska komma hem efter en skadefri arbetsdag, varje dag.

I färdplanen har förvaltningen jobbat fram ett antal åtgärder inom områdena kultur, kompetens, organisation samt kontroll och styrning. Förvaltningen tydliggör ambitionen om att vara en professionell beställare som tar ansvar för att skapa rätt förutsättningar för säkra och hälsosamma arbetsplatser.

Några av de åtgärder som förvaltningen redan har implementerat eller påbörjat implementeringen av beskrivs nedan:

- Förvaltningen är medlem i Håll Nollan. Förvaltningen vill arbeta tillsammans med övriga aktörer i branschen (beställare och entreprenör) för säkrare arbetsplatser. Som en första aktivitet deltog alla projekt inom förvaltningen i Håll Nollans Säkerhetspush i september.
- Arbetsmiljö är första punkt på agendan vid alla möten. Det sänder en viktig signal att förvaltningen sätter arbetsmiljöfrågorna först och att de ska prioriteras.
- En intern utredningsgrupp har tillsatts på förvaltningen. Den har i uppdrag att förvaltningsövergripande hjälpa till att utreda allvarliga tillbud och olyckor, för att förvaltningen ska bli bättre på att identifiera och kommunicera lärdomar.
- Test med mekaniserad bultsättning. Att sätta bult manuellt är ett slitsamt arbete som kan innebära stora ergonomiska påfrestningar (och som inte har moderniserats under de senaste 50 åren). Förvaltningen har därför under året påbörjat en pilotstudie i ett projekt för att tillsammans med

entreprenören undersöka vilka förutsättningar som krävs för att arbeta med mekaniserad bultsättning i förvaltningens tunnlar.

Förvaltningens specialister inom arbetsmiljö gör ett oerhört viktigt jobb, de stöttar med sin specialistkompetens genom att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Varje entreprenad har sina utmaningar när det gäller säkerheten. Utmaningar som kan härröra från bemanning, kompetens, framdrift eller tekniska förutsättningar. Därför ställs det höga krav på medarbetarna att anpassa sitt arbetssätt utifrån de förutsättningar som råder för varje enskild entreprenad.

Erfarenheter, utmaningar och bra lösningar inom arbetsmiljö kommuniceras och delas mellan projekt via workshops och mötesforum. Ett annat viktigt verktyg för att dela erfarenheter är Lessons learned, ett format för att sammanfatta och kommunicera lärdomar från allvarliga händelser till alla projekt för att undvika att händelser upprepas. Under 2021 har förvaltningen inte lyckats med målet att ta fram en Lessons learned för varje allvarligt tillbud eller olycka. Dock finns goda förutsättningar för att klara detta framöver med hjälp av den nystartade utredningsgruppen.

4.5 Hållbara leveranskedjor, arbetsrättsliga villkor och sysselsättningskrav

Under 2021 har förvaltningen fortsatt att följa upp leverantörers efterlevnad av kraven i regionens uppförandekod för leverantörer. Vid revisioner av huvudentreprenörer har det framkommit att leverantörskedjorna är långa och det är viktigt med dialog om förebyggande arbete för att motverka bristande arbetsvillkor i hela kedjan. Under året har arbetet fortsatt med att följa upp entreprenörernas arbete med åtgärdsplaner från de revisoner som genomförts under både 2020 och 2021. Under 2021 har förvaltningen kunnat godkänna hantering av avvikelser och stänga alla revisoner som genomförts. För entreprenörer med flera parallella entreprenadkontrakt inom tunnelbaneutbyggnaden har revision av flera entreprenadkontrakt samordnats vid ett revisionstillfälle.

Tabell 3. Antal entreprenader som har följts upp avseende entreprenörens arbete med hållbara leveranskedjor under året (genomförda respektive stängda revisoner).

Hållbara leverantörskedjor	Antal under 2020	Antal under 2021
Antal genomförda revisoner avseende hållbara leveranskedjor	3 entreprenörer (8 entreprenader)	1 entreprenörer (2 entreprenader)

Antal stängda revisoner avseende hållbara leveranskedjor (med godkänd hantering av avvikelser)	1	3

Alla avvikelser som stängts har bidragit till förbättringar hos leverantörerna för att efterleva regionens uppförandekod. Under hösten 2021 genomfördes exempelvis en revision av sociala risker i leverantörskedjan på en entreprenad och entreprenören beslutade i samband med detta att byta leverantör av bergbult då de hade svårt att verifiera systematiskt arbete för hållbara leverantörskedjor.

Ett projekt rapporterar att entreprenörens arbete med hållbara leverantörskedjor har förbättrats kraftigt efter en revision. Entreprenören har tagit fram ett systematiskt arbetssätt baserat på riskbedömning för arbetsvillkor i olika tillverkningsländer. Riskbedömning utförs för samtliga produkter som ska köpas in och produkter med hög risk undviks.

Region Stockholm beslutade under året att bli medlemmar i Ethical Trading Initiative Sweden vilket möjliggör samverkan och utbyte av information för att påverka leverantörskedjorna.

Under 2021 har fler riskprodukter avseende hållbara leverantörskedjor för entreprenader inom bygg och installationer identifierats. Dessa ska belysas genom särskilda upphandlingskrav framöver.

Förvaltningen har sedan september 2020 tydligare krav på arbetsrättsliga villkor för arbete som utförs på förvaltningens byggarbetsplatser. Tillsammans med Trafikverket och arbetsmarknadens parter har en villkorsbilaga för arbetsrättsliga kontraktsvillkor tagits fram som bilägga kontrakten. Villkoren baseras på gällande kollektivavtal och omfattar lägsta lön, arbetstid och ledighet för yrkesgrupper inom bygg och anläggning. Bilagan uppdaterades under 2021 enligt uppdaterade kollektivavtal för perioden dec 2020-mars 2023. Projekten följer upp entreprenörernas arbete enligt en fastställd rutin och vid behov behandlas arbetsrättsliga villkor vid förvaltningens samordnade revisioner för kvalitet, miljö, arbetsmiljö och socialt ansvar.

Tabell 4. Antal entreprenader som har följts upp avseende entreprenörens arbete med arbetsrättsliga villkor under året (genomförda respektive stängda revisoner).

Arbetsrättsliga villkor	Antal
Antal revisoner avseende arbetsrättsliga villkor under 2021	2 entreprenörer (3 entreprenader)

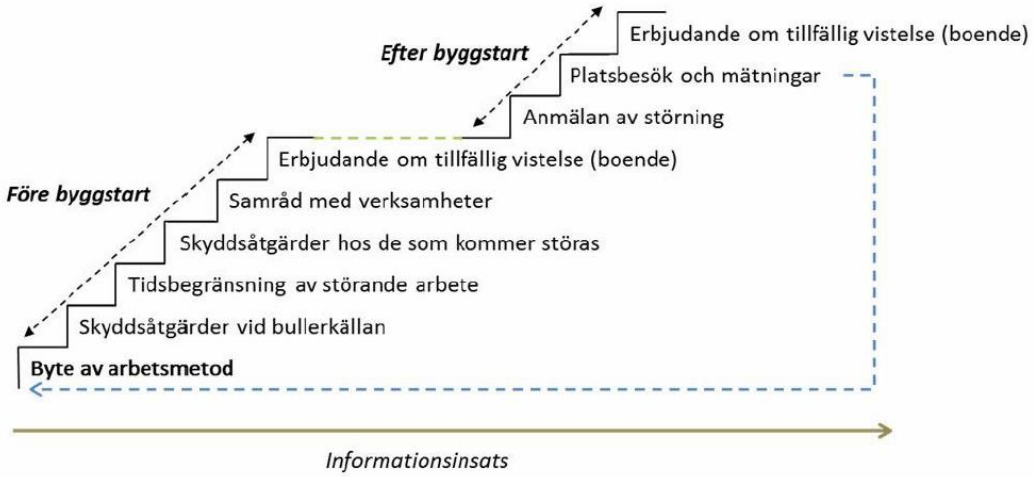
Antal stängda revisoner avseende arbetsrättsliga villkor (med godkänd hantering av avvikelser) under 2021	1

Under 2019 inleddes ett samarbete med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning för att möjliggöra praktikplatser inom förvaltningens projekt. De första upphandlingarna med dessa krav genomfördes under 2020 och uppföljningen av dessa krav har påbörjats under 2021. Under 2021 har en entreprenör kontaktat Arbetsmarknadsförvaltningen och upprättat en handlingsplan där en person har fått en praktik och en ytterligare praktikant/lärling planeras tas in för att uppfylla kravet om två platser.

4.6 Tillgänglighet och trygghet under byggtiden

Riktlinjer från trafikförvaltningen och fastställda krav på tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Därför arbetar projekten med frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet även under byggtiden. Arbetet med omgivningspåverkan är förebyggande för att uppfylla villkoren i miljödomarna. Olika åtgärder vidtas för att minska påverkan före byggstart och under byggtiden vilket beskrivs i figur 6.



Figur 6. Störningstrappa som beskriver åtgärder för att minska påverkan för boende och verksamheter.

Projekten har löpande dialoger med verksamheter och huvudmän för skolor och förskolor för att hitta lämpliga lösningar för de som påverkas av bland annat buller. Projekten kan använda sig av förvaltningens checklista för barnperspektivet i sitt arbete för att identifiera åtgärder som är anpassade för pedagogisk verksamhet.

Nya tunnelbanan har bidragit till en barnbok om tunnelbanebygget som nådde handeln i september 2021. I boken berättar barnboksfiguren Bojan om tunnelbanebygget och det ska få barn att känna nyfikenhet om de märker av sprängningar. Detta är för att även de minsta barnen ska veta vad som händer och känna sig trygga. Boken delas ut i alla områden som berörs. Barn på alla förskolor i närheten av våra byggområden får ett eget exemplar av boken. Den delas också ut till vårdcentraler och tandläkare, som kan ha den i sina väntrum.

Utifrån genomförda undersökningar går det att se att kännedomen i projekten (där berörda målgrupper i närområdet ska anse sig vara informerade av utbyggnaden) varierar mellan utbyggnadsprojekten. Totalt sätt är kännedomen i princip oförändrad 2021 (71 procent) jämfört med 2020 (70 procent). Två projekt visar en ökad kännedom jämfört med 2020, Tunnelbana till Älvsjö och Utbyggd depå i Högdalen. Övriga projekt visar oförändrad eller något lägre kännedom än 2020. Projektens målgrupper skiljer sig åt i sammansättning och grad av påverkan. Detta avspeglar sig i attitydundersökningarna och en ökad, minskad eller oförändrad kännedom kan bero på både projektets påverkan på omgivningen och vilka kanaler som använts vid attitydundersökningarna.

4.7 Tillgänglig och sammanhållen region

För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven belyses i sociala konsekvensbedömningar. Tillgänglighetsperspektivet behandlas i kontinuerlig dialog med företrädare för organisationer för funktionsnedsatta för att förenkla för äldre och personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Dessa perspektiv beaktas både i planeringen av byggarbetsplatserna och vid design av anläggningen.

Det är viktigt att dessa frågor är med från början. Tunnelbana till Älvsjö är i planeringsfasen och har under 2021 avslutat sin lokaliseringsutredning. Lokaliseringen utvärderas baserat på tekniska aspekter, hållbarhet, resenärsnytta samt trygghet, tillgänglighet och jämlikhet. Ett av projektets mål är att Tunnelbanan till Älvsjö ska ’öka jämlikheten mellan områden och människor’, vilket inkluderats i utvärderingen av de olika lokaliseringsalternativen. Tunnelbanan till Älvsjö har även tagit fram en social konsekvensanalys som syftar till att vägleda projektet genom att bedöma och lyfta sociala perspektiv som en del i arbetet med lokaliseringsutredningen samt i den fortsatta processen.

Två samråd har genomförts för tunnelbanan till Älvsjö, varav ett genomfördes mellan den 2 juni och 30 juni 2021. Inledningsvis planerades Öppet hus på tre platser men på grund av covid-19 ställdes dessa in och samrådet skedde istället helt digitalt i en samrådsportal, med interaktiv karta där deltagare kunde ställa frågor.

Kungörelse om dessa samråd skedde via Dagens Nyheter, Mitt i-tidningarna inom utredningsområdet samt Region Stockholms webbplats. Ett enklare utskick med information om samrådet skickades till boende och verksamheter inom utredningsområdet och delar av angränsande närområden via reklamutskick.

Tunnelbanan till Älvsjö har under hösten 2021 också genomfört en barndialog. Dialogen genomfördes med 15 skolor (med barn och unga 6–18 år) lokaliserade intill föreslagna stationsområden utmed de två utredningsalternativen. Dialogen genomfördes digitalt i två steg, dels genom en digital enkät, dels genom en kartövning. Dialogen genomfördes på lektionstid med hjälp av pedagoger. I enkäten fick eleverna svara på ett antal frågor gällande hur de använder tunnelbanan idag, vilka platser de besöker längst med de två sträckningarna och vilka platser de skulle besökt oftare om det gick en tunnelbana dit. I kartövningen fick eleverna två olika kartor över de olika linjealternativen. Eleverna fick välja den linje som de tyckte var bäst och även markera ut var de bor, går i skolan och var de rör sig på fritiden.

Av de inkomna svaren från dialogen svarade flera att de skulle besöka platser längst med de båda sträckningarna oftare om det gick tunnelbana dit oftare och/eller utan byten. De som har svarat på enkäten uppger generellt att anledningen till att de inte besöker olika platser längst med sträckningen så ofta

som de hade velat är för att de upplever att det idag är för krångligt och/eller tidskrävande att ta sig till dessa platser.

Förvaltningen har startat ett innovationsprogram för tunnelbana till Älvsjö. Målet är att skapa innovativa lösningar som bidrar till att kostnadseffektiva, hållbara och attraktiva transportlösningar byggs. De innovativa lösningarna ska präglas av nytänkande och en grad av radikalitet för att tänja på tankesätt och gränser. Förvaltningen har gått med i innovationsprogrammet InfraSweden 2030 för att tillsammans med marknaden hitta innovativa lösningar till våra och transportsektorns gemensamma utmaningar.

5 Miljöpåverkan och klimatpåverkan ska minska

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:
- Princip 7: Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- Princip 8: Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- Princip 9: Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Att åka kollektivt är ett hållbart sätt att resa. Men när tunnelbanan byggs ut påverkas miljön. Inför utbyggnaden av tunnelbanan ansöker förvaltningen om tillstånd hos mark-och miljödomstolen som fastställer villkor i respektive miljödom. Villkoren ger förutsättningarna för hur verksamheten kan bedrivas med minsta möjliga påverkan på miljön. Detaljerade villkor finns för bland annat inläckande grundvatten till tunnlar, grundvattennivåsänkning, buller, vibrationer, samt utsläpp till vatten.

Genom att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens krav beskrivs och analyseras verksamhetens miljöpåverkan under byggskedet samt behov av skyddsåtgärder (denna ingår i tillståndsansökan). Förvaltningen har även upprättat miljökonsekvensbeskrivningar till järnvägsplanerna som omfattar den färdiga anläggningen och kvarstående konsekvenser från byggskedet. Järnvägsplanen är ett underlag för planering av en spåranläggning och fastställs av Trafikverket.

Genom att ställa krav på material, utformning och arbetsmetoder i upphandlingar kan påverkan på miljön också minska. Tunnelbanan ska byggas med material med få och låga halter av farliga ämnen. Materialen ska produceras med låg miljöpåverkan i alla led. Det här är en stor utmaning och samarbetet med leverantörer är viktigt för att få bra materialval.

Genom förvaltningens mål på reducering av klimatpåverkan från utbyggnaden med 25 procent uppmuntras projektörer och entreprenörer till att identifiera arbetssätt och material med lägre klimatpåverkan såsom grön asfalt, återvunnet stål, eller smartare hantering av bergmassor.

Ett sätt att utbilda och motivera förvaltningens personal i att minska miljö- och klimatpåverkan är att alla nyanställda går en obligatorisk hållbarhetsutbildning. Därtill genomför varje upphandlad projektör respektive entreprenör en klimatworkshop och hållbarhetsutbildning.

5.1 Så styrs arbetet

Förvaltningen arbetar systematiskt med att nå målen och minska miljöpåverkan genom ett certifierat miljöledningssystem enligt ISO 14001.
Miljöledningssystemet säkrar ett förebyggande, effektivt och systematiskt arbete för att minska belastningen på miljön genom mål, aktiviteter och uppföljning. Årligen genomförs både intern och extern revision av miljöledningssystemet.

Förvaltningen har en organisation för uppföljning av villkor i miljödomar och för mätningar av grundvatten, buller, vibrationer samt besiktningar av fastigheter. Grunden i uppföljningen är miljödomarna, samt de kontrollprogram som tagits fram.

I förvaltningens hållbarhetsstrategi finns två fokusområden som styr arbetet inom miljöområdet:

- Resurser för genomförandet
- Påverkan när vi bygger

5.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom miljöområdet kopplade till Regionens miljöprogram, förvaltningens hållbarhetsstrategi samt målkarta 2021.

Tabell 5. Mål och indikatorer för miljö- och klimatpåverkan under 2021.

Mål och indikatorer	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål för utbyggnaden
Målkarta 2021: 100 procent av entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner ska vara godkända av projektledningen innan störande verksamheter påbörjas.	-	100 %	80 % (4 av 5 påbörjade entreprenader)	100 %
Målkarta 2021: Inga betydande externa revisionsanmärkningar som påverkar förvaltningen negativt. [1)]	0	0	0	0
Målkarta 2021: Samtliga uppstartade projekt och entreprenader med krav på systematiskt klimatarbete ska ha ett mål för reducering av klimatpåverkan.	-	64 %	59 % (10 av 17 pågående entreprenader)	100 %
Miljöprogram, mål 13: Landstinget har en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt.	Ja [2)]	Ja [2)]	Ja [2)]	Minst 25 % reduktion [3)]
Miljöprogram, mål 14: Landstinget arbetar för att förebygga avfall och öka material-återvinningen i bygg- och anläggningsprojekt.	Ja [2)]	Ja [2)]	Ja [2)]	Minst 25 % reduktion [3)]
Miljöprogram, mål 15.1: andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent. [4)]	100 %	95 %	94 %	50 % ska vara bedömda år 2021.
Miljöprogram, mål 15.2: andelen accepterade eller rekommenderade material och produkter av de som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent. [4)]	89 %	92 %	93 %	90 % är accepterade eller rekommenderade år 2021.
RF indikator: Antal projekt där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 25 %. [5)]	-	7	7	(≥ 6)
RF indikator: Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt. [5)]	-	-	3	(≥ 2)

1) Avser anmärkningar vid revisioner kopplat till ISO 14001.
2) Ja, förvaltningen bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för ökad resurseffektivisering och begränsad klimatpåverkan.
3) Förtydligande: Klimatbelastningen från utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 procent under uppdragets genomförande.
4) Utfall för år 2021 avser hela programperioden 2017–2021 och inkluderar både pågående och avslutade entreprenader.
5) Indikator från Regionfullmäktige (RF). Målvärde för alla regionens nämnder och bolag anges i parentes.

Mer information avseende respektive mål och indikator presenteras under avsnitt 5.4–5.9 nedan.

5.3 Riskanalys

De största utmaningarna och riskerna kopplade till miljöarbetet finns inom:

- Resursanvändning och energianvändning

- Giftfri miljö och materialval
- Omgivningspåverkan (ex. lokalt genom buller och vibrationer, grundvattennivåsänkning samt påverkan på kulturmiljö)
- Hänsyn till människor och miljö vid beslut
- Masshantering, transporter och arbetsmaskiner under byggskede (gods, material, massor, avfall)

Dessa risker har analyserats och hanterats på förvaltningsnivå genom att omsätta dem i krav på färdig anläggning samt krav på genomförande i projekteringen och produktionen i samverkan med projektörer och entreprenörer. Detta beskrivs i styrande dokument som definierar projektgemensamma mål, krav, ansvar, arbetssätt och verktyg.

5.4 Integrera hållbarhet

CEEQUAL används för att integrera hållbarhet i projektens alla delar. Under 2021 har ett flertal verifieringar av CEEQUAL arbetet utförts av certifieringsorganisationen BRE.

Både projekteringsarbetet för Tunnelbanan till Arenastaden och den tidiga projekteringen av tunnelbanan till Nacka, Södermalm och Söderort har verifierats under 2021. Båda fick det högst betyget Excellent (82,3 procent respektive 80,1 procent). Utöver projekteringen har tre arbetstunnlar verifierats under året och betyget blev även för dessa Excellent (82,1 procent för arbetstunneln i Londonviadukten, 80,2 procent för arbetstunneln i Sundstabacken samt 82,1 procent för arbetstunneln Skönviksvägen).

Därmed överträffar alla årets verifieringar det uppsatta målet om minst Very Good (60 procent). Indikationer från förberedelser och interna genomgångar visar på att målet sannolikt kommer att nås. Årets revisionsresultat, och tidigare genomförda interna prognoser av förvaltningens CEEQUAL-assessorer av projekteringen, visar på att förvaltningen är på god väg att uppfylla det övergripande hållbarhetsmålet om att minst uppfylla nivån Very Good (60 procent) för samtliga projekt.

5.5 Ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan

Region Stockholms miljöprogram 2017–2021 anger i sitt 13:e mål att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden. Arbetet med resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan omfattar flera delar av projektens arbete. Dels handlar det om att identifiera

åtgärder och att räkna på påverkan från valda produkter och utförande, dels handlar det om att arbeta mot ett gemensamt uppsatt mål eller krav på reducering. Förvaltningens målsättning har implementerats genom bland annat framtagande av styrande dokument för projekten avseende planering, projektering och produktion som anger hur och vad som ska uppnås i respektive skede.

Arbetssättet baseras på att en resurshanteringsplan upprättas. I arbetet med att upprätta en resurshanteringsplan identifieras och prioriteras olika förbättringsåtgärder. Därefter implementeras beslutade förbättringsåtgärder och effekten av de klimatreducerande åtgärderna beräknas. Sedan genomförs åtgärderna och slutligen följs de upp. Genom att följa upp och tydliggöra utbyggnadens klimatpåverkan vill förvaltningen identifiera möjligheter att begränsa utsläppen. Dessutom vill förvaltningen skapa en medvetenhet både internt och hos upphandlade projektörer kring hur olika lösningar och materialval påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser.

Förvaltningen mäter reducering av klimatbelastningen genom att summera samtliga reduceringsåtgärders koldioxidekvivalenter och jämföra storleken av dessa mot den klimatbelastningen som hade varit om man inte hade implementerat reduceringsåtgärderna. Målet är att reduceringsåtgärderna när tunnelbanan är utbyggd ska summeras till 25 procent av den totala belastningen. Målsättningen gäller för samtliga av förvaltningens sju utbyggnadsprojekt.

Under 2021 har arbetet med att systematiskt identifiera förbättringsåtgärder avseende minskad klimatpåverkan fortsatt. En stor del av förbättringsarbetet i den tidiga projekteringen är sammanställt tillsammans med delar av detaljprojekteringen. Det finns en framtagen prognos från 2020 för hela förvaltningen förutom projektet Tunnelbana till Älvsjö som var i ett väldigt tidigt skede vid denna tidpunkt, se sammanställning nedan:

Klimatbelastning nya tunnelbanan:	*174 700 ton CO2-ekv*
Reduceringsåtgärder:	*77 500 ton CO2-ekv*
Prognos för klimatmål:	*31 %*

Prognosen är baserad på tillgängligt underlag och delvist på preliminära siffror. Utifrån den beräknande prognosen går det att konstatera att förvaltningen är på god väg att uppnå det övergripande klimatmålet.

Under 2021 har projektet Tunnelbana till Älvsjö analyserat klimatbelastningen och energianvändning ur ett livscykelperspektiv från anläggandet av de två olika lokaliseringsalternativen. Klimatbelastningen var ett av utvärderingskriterierna vid lokalisering och den sammanlagda växthusgasutsläppen från anläggandet av den beslutade lokaliseringen uppgår till ca 99 000 ton CO_2-ekvivalenter.

Utöver detta pågår även identifiering av åtgärder i produktionen. Ett exempel är att efter en ansökan från förvaltningen tillåter Stockholms stad att tyngre fordon får trafikera vägsträckan mellan etableringsområdet vid Sundstabacken och Skansbron. Detta beslut betyder att antalet transporter från etableringsområdet kan minska med upp till 57 procent vilket i sin tur betyder att de associerade klimatutsläppen minskar med ca 51 procent. Även påverkan på omgivningen och trafiken minskar.

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Förvaltningen ger entreprenörerna stor frihet i att välja hur de kan bidra till reducering av klimatpåverkan. Förvaltningen styr de upphandlade entreprenörerna genom att bland annat tillsammans sätta upp ett mål för utförandet. Under 2021 har 10 av 17 entreprenader satt ett mål för reducering av klimatpåverkan. Flertalet av de entreprenader som ännu inte har satt upp ett mål för reducering av klimatpåverkan är antingen nystartade eller så pågår arbetet med att sätta ett mål.

Utöver krav på arbetssätt och att mål för reducering av klimatpåverkan ska sättas i entreprenaderna har förvaltningen även ett specifikt krav på maximal koldioxidbelastning för armeringsjärn som tillämpas standardiserat i upphandlingarna.

Förvaltningen har under året tagit fram nya klimatreducerande krav som ska tillämpas standardiserat vid upphandling av entreprenader inom installationer samt bana, el, signal och tele (BEST). Det har beslutats att dessa ska införas i den förvaltningsövergripande mallen för de administrativa föreskrifterna för bygg-, installations- och teleentreprenader (BIT) som planeras att fastställas i februari 2022. De nya kraven har anpassats utifrån förutsättningarna i dessa entreprenader och består av ett utökat respektive avgränsat alternativ där fokus ligger på att entreprenören ska identifiera och genomföra åtgärder inom ramen för det aktuella uppdraget samt dokumentera arbetet. För specifika

upphandlingar av hissar eller rulltrappor finns det även krav på att klimatpåverkan från de installerade produkterna ska redovisas i en tredjepartscertifierad miljövarudeklaration (EPD).

5.6 Giftfri miljö och materialval

Nya tunnelbanans krav på hållbara produktval ska bidra till en giftfri byggmarknad genom att konsekvent prioritera material som under hela livscykeln har en låg risk att avge skadliga ämnen till omgivningen. Förvaltningen använder Byggvarubedömningen och dess klassificeringskriterier vid val av produkter och material. Byggvarubedömningen används för att få en objektiv klassificering av byggprodukters miljöprestanda och för att strukturerat logga produkter under projektering av respektive byggnation.

Region Stockholms miljöprogram 2017–2021 har ett mål och två indikatorer kopplat till att material och produkter ska bedömas enlig Byggvarubedömningens kriterier. För 2021 som är det sista året i programperioden så rapporteras samtliga material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen under produktionen, för både pågående och avslutade entreprenader. Förvaltningen klarar både målet avseende accepterade eller rekommenderade material och produkter av de som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier samt målet avseende andel material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier.

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas vid alla produkt- och materialval.

Kemiska injekteringsmedel som inte är baserade på cement eller silikater och används för tätning vid bergarbeten innehåller kemiska ämnen som är miljö- och hälsofarliga. Innan kemiska injekteringsmedel används ska de bedömas genom att göra en produktvalsanalys, farobedömning samt riskanalys. Detta beskrivs i en separat kravbilaga till avtalet som anger de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas vid bedömning av kemiska injekteringsmedel, för att de ska få användas.

5.7 Påverkan när vi bygger

Förvaltningen tar fram kontrollprogram som beskriver de kontroller med avseende på omgivningsstörningar som ska utföras under byggtiden. För varje utbyggnadsgren finns två kontrollprogram, ett kontrollprogram för grundvatten (vattenverksamhet) och ett för miljöfarlig verksamhet (bland annat störningar under byggskedet).

Kontrollprogram för grundvatten omfattar mätningar av hur mycket vatten som läcker in i tunnlarna, grundvattennivåsänkningar i omgivningen runt tunneln och sättningsrörelser i byggnader och mark. I kontrollprogrammet ingår även skyddsinfiltration, som utförs för att motverka grundvattennivåsänkningar och sättningar. Samordning med andra aktörer, som också har pågående grundvattenbortledning, är också en viktig aspekt eftersom flera kan ha en gemensam påverkan på områden med känsliga objekt.

Kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet omfattar byggbuller, vibrationer, utsläpp till vatten, utsläpp till luft, hantering av kemiska produkter, avfallshantering, masshantering och förorenade massor samt kommunikation med tredje man.

Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och uppdateras allt eftersom verksamheten fortskrider, i samråd med respektive tillsynsmyndighet. Resultaten från kontrollerna enligt kontrollprogrammen redovisas utförligt i rapporter till tillsynsmyndigheterna varje månad för grundvatten (vattenverksamhet) och var tredje månad för miljöfarlig verksamhet. En kortare sammanställning av dessa kontroller beskrivs i denna rapport nedan och är uppdelat enligt följande:

- Grundvattenpåverkan (inklusive skyddsinfiltration och inläckage till tunneln)
- Luftburet buller
- Vibrationer och kulturmiljö
- Stomljud och tillfällig vistelse
- Utsläpp till vatten
- Masshantering
- Miljöolyckor och tillbud

Det är viktigt att arbetenas påverkan på omgivningen är kända i detalj och att entreprenörer har planerat för att hantera den innan störande arbeten påbörjas. Därför ska entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner (benämns även som hållbarhetsplaner) vara godkända av projektledningen innan störande verksamheter påbörjas. Under året har fem entreprenader startat och påbörjat störande arbeten. En entreprenad påbörjade störande arbeten innan godkänd hållbarhetsplan, denna entreprenad genomförs i samverkan med beställaren. För övriga fyra entreprenader har projektledningen godkänt entreprenörens hållbarhetsplan innan störande arbeten påbörjats.

Förvaltningen har totalt haft 15 entreprenader med pågående störande arbeten under 2021. Utöver dessa så har två entreprenader startat men inte påbörjat några störande arbeten.

5.7.1 Grundvattenpåverkan

Förvaltningen arbetar systematiskt med att bedöma vilka effekter och konsekvenser verksamheten kan få på omgivningen, exempelvis till följd av grundvattennivåsänkning under bygg- och driftskede, samt bedöma behovet av skadeförebyggande åtgärder.

Innan byggskedet definieras utredningsområde samt influensområde, det genomförs en kartläggning av värden och hydrogeologiska egenskaper (ex. geohydrologi samt kultur- och naturvärden), känsliga objekt identifieras, grundvattenpåverkan bedöms, skadeförebyggande åtgärder tas fram och åtgärder för (ex. tätning och infiltration) utreds och projekteras. Det tas även fram ett kontrollprogram för vattenverksamhet.

Under byggskedet genomförs mätningar och uppföljningar i enlighet med framtaget kontrollprogram, hantering av skyddsåtgärder, informationsinsatser samt klagomål- och skadehantering. Sedan efter byggskedet utvärderas resultat av mätningar och eventuellt genomförs fortsatt mätning. Hantering av eventuella permanenta skyddsåtgärder och skadereglering fortsätter.

Hanteringen och påverkan på grundvattennivån kan förklaras genom att det finns en samlad mängd grundvatten (grundvattenmagasin) där nivån sjunker då vatten läcker från magasinet in i den tunnel som byggs (inläckage). När vattnet läcker in i tunneln och nivån sjunker måste vatten fyllas på uppifrån för att motverka detta och för att höja nivån igen (infiltration).

Grundvattennivån varierar naturligt och åtgärdsnivåerna definierar de nivåer på grundvattnet som kräver åtgärder.

För en rättssäker och ändamålsenlig uppföljning av påverkan på grundvattnet har förvaltningen en digital molntjänst som används vid mätning, uppföljning, analysering och rapportering av eventuell påverkan på grundvattnet under utbyggnaden. I systemet finns mätresultat för grundvattennivåer, infiltration, inläckage och sättningar.

5.7.1.1 Skyddsinfiltration

Åtgärdsnivå 1 anger en normalt förekommande låg grundvattennivå och ett underskridande leder till en undersökning om orsakerna till detta. Underskridande av åtgärdsnivå 1 sker naturligt med jämna mellanrum.

Åtgärdsnivå 2 anger lägst förekommande naturliga grundvattennivå och föranleder åtgärder som består i att starta eller utöka infiltration av vatten till marken eller andra åtgärder såsom ytterligare tätning i tunnlarna.

Tabell 6. Antal underskridanden av åtgärdsnivå 2 för grundvattennivåer som anges i respektive projekts miljödom under 2021.

Infiltration	Antal
Underskridanden åtgärdsnivå 2 under 2021	125
Infiltrationsanläggningar i drift under 2021	23

För att åtgärda underskridanden av åtgärdsnivå 2 har förvaltningen haft 23 infiltrationsanläggningar i drift under året för att höja nivån över åtgärdsnivå 2.

5.7.1.2 Inläckage till tunnel

I miljödomarna anges villkor på maximal mängd grundvatten som får läcka in till tunnlarna. Inläckagevillkoren är uppsatta för olika delsträckor och inläckaget mäts kontinuerligt av förvaltningen längs alla tunnlar. Under 2021 har inga inläckagevillkor överskridits.

5.7.2 Luftburet buller

I takt med att utbyggnaden kommit igång har störningarna från verksamheten ökat i anslutning till byggplatserna. Förvaltningen har följande arbetssätt för luftburet buller:

Innan byggskedet så beräknas förväntade bullernivåer och det genomförs samråd med myndigheter, fastighetsägare och verksamheter, villkor erhålls enligt miljödom vilka för underlag för entreprenadkraven samt upprättande av kontrollprogram.

Under byggskedet genomförs bullermätningar, informationsinsatser till omgivningen, kontroller, skyddsåtgärder samt erbjudande om tillfälligt vistelse. Entreprenören tar fram en hållbarhetsplan som beskriver deras arbetssätt och bullerutredningar inför nya arbeten. Avsteg avseende villkor för luftburet buller hanteras i enlighet med miljödom med tillsynsmyndigheten. Arbeten som

medför luftburet buller som överskrider riktvärden i miljödomen får, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07:00-19:00. Andra avvikelser från riktvärdena får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Arbeten kvällstid-, nattetid eller under helger är aktuella i begränsad omfattning (för detta görs särskilda överväganden i samråd med tillsynsmyndigheten). Detta är nödvändigt bland annat vid arbeten som inte kan delas upp över flera dagar till exempel stora gjutningar eller för att begränsa störningar på befintlig kollektivtrafik.

Tabell 7. Antal genomförda samråd för överskridande av riktvärde för luftburet buller år 2021 samt totalt antal månader som överskridandena har avsett för hela förvaltningen.

Luftburet buller	Antal
Genomförda samråd för överskridande av riktvärde för luftburet buller helgfri mån – fre kl. 07-19 under 2021	9
Antal godkännanden att överskrida riktvärden för luftburet buller annan tid än helgfri mån – fre kl. 07-19 under 2021	3

Exempelvis genomfördes samråd i början av året fram till mitten av mars där förvaltningen fått godkänt att överskrida bullerriktvärden för luftburet buller vardagar kl. 07-19 med anledning av att bergmassor inte gick att lasta i tunneln under denna period, utan behövde lastas om på etableringsområdet. Samråd för avsteg av luftburet buller har även genomförts för ytnära sprängning av berg och för drivning av delar av tunnel. Godkännande för avsteg från riktvärden gällande luftburet buller har lämnats av tillsynsmyndigheten för transport av bergmassor kvälls- och nattetid, från 17 maj till 31 oktober.

Under ett par veckor under hösten har nattarbete med borrning och skrotning genomförts efter inledande bedömning att riktvärden kunde innehållas. Flertalklagomål inkom dock. Efter mätning och upptäckt att nivåerna låg nära riktvärde avbröts nattarbetet.

Klagomål inkommer till förvaltningen och de hanteras och åtgärdas löpande efter behov. Under året har exempelvis flertalet klagomål inkommit kopplat till ventilationsfläktar som är lokaliserad på etableringsområdena. Åtgärder består exempelvis i att byta plats på fläktarna eller styra kapaciteten efter tid på dygnet. Ett annat exempel är att under sommaren när närboende vid etableringsytan hade svårt att sova med stängda fönster fick de som önskade låna en AC-fläkt för att förbättra inomhusmiljön med stängda fönster. Det har

även förekommit en del klagomål avseende lastbilar på tomgång längs med gator utanför arbetsområdet samt på grund av backsignaler. Åkare har då informerats om att de inte får stå ute på gatan på tomgång och backsignaler har dämpats.
Ett par klagomål har inkommit till tillsynsmyndigheterna som har kontaktat förvaltningen (med frågor som har besvarats) och utrett klagomålsärendena. Tillsynsmyndigheterna har inte vidtagit eller krävt några ytterligare åtgärder.

5.7.3 Stomljud

Borrningar under jord skapar vibrationer som sprider sig genom berget och hörs i byggnader ovanför. Detta kallas för stomljud och kan upplevas som ett vibrerande, monotont och dovt ljud. Till skillnad från luftburet buller kan stomljudsbuller inte begränsas med bullerdämpande åtgärder vid källan.

På samma sätt som för luftburet buller får arbeten som medför stomljud som överskrider riktvärden i miljödomen, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07:00-22:00. Andra avvikelser från riktvärdena får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Tabell 8. Antal genomförda samråd för överskridande av riktvärde för Stomljud år 2021 samt totalt antal månader som överskridandena har avsett för hela förvaltningen.

Stomljud	Antal
Genomförda samråd för överskridande av riktvärde för Stomljud helgfri mån – fre kl. 07-22 under 2021	7
Godkännanden att överskrida riktvärden för stomljud annan tid än helgfri mån – fre kl. 07-22 under 2021	5

I december genomfördes exempelvis samråd med Järfälla kommun gällande överskrivande av villkor för stomljud dagtid (07–22) för Barkarbystaden. De hushåll som påverkas av överskridanden har erbjudits tillfällig vistelse. Enligt utförda mätningar har inga överskridanden skett.

5.7.4 Tillfällig vistelse

Förvaltningen erbjuder tillfällig vistelse som en sista utväg vid störningar (luftburet buller eller stomljud), exempelvis när det inte går att dämpa vid källan, byta arbetsmetod eller göra ytterligare åtgärder.

Tabell 9. Antal hushåll som har erbjudits respektive acceptera tillfällig vistelse under 2021.

Tillfällig vistelse	Antal
Hushåll som har erbjudits tillfällig vistelse under 2021	1 734
Hushåll som har accepterat tillfällig vistelse under 2921	19

Tunneldrivningen har under olika perioder av året påverkat boende och verksamheter i närområdet. Förvaltningen har vid upprepade tillfällen gått ut med information genom sociala medier, nyhetsbrev, sms och öppet hus. De hushåll som kommer att påverkas av överskridanden av bullervillkoren gällande stomljud har erbjudits tillfälligt boende. Barnboken Bojan och tunnelbanan har delats ut till förskolor i området och en grundskola har erhållit 300 hörselkåpor för att kunna bedriva undervisning enligt plan.

Under året har 1 734 hushåll erbjudits tillfällig vistelse med anledning av beräknade stomljud över riktvärdena och 19 hushåll har under året tackat ja till erbjudandet om tillfällig vistelse. Flytt av verksamhet har skett av Hagalunds vårdcentral, vilken har fått nya tillfälliga paviljonger och flyttade dit i månadsskiftet november/december 2021.

5.7.5 Vibrationer och kulturmiljö

Vibrationsmätare sätts kontinuerligt upp på representativa byggnader längs med tunnelfronterna och bullermätningar utförs vid fasader intill byggarbetsplatser och vid störningsärenden. Detta för att kontinuerligt hålla koll på att riktvärdena innehålls och störningar minimeras.

Förvaltningen strävar efter att alla störningar ska minimeras så långt som möjligt och att de personer som ändå berörs av störningar i god tid innan informeras om störningens art, förväntade varaktighet etcetera.

För redovisning av mätresultat från vibrationsmätningar används ett webbaserat system i vilket sprängningarna kan följas i realtid. Systemet möjliggör därmed att snabbt kunna göra anpassningar i produktionen för att inte överskrida riktvärden. Automatisk mätning och överföring av data genomförs avseende dessa mätningar.

Förvaltningen har en intern karttjänst för planering och uppföljning som löpande byggs ut med mer information och funktionalitet. Under året har den utvecklats med att data från mätningar förs in i karttjänsten för att på så sätt

enkelt kunna visualisera framdriften för samtliga som arbetar inom förvaltningen.

Förvaltningen arbetar enligt Svensk standard och har följande systematiska och förebyggande arbetssätt för att hantera vibrationer. Innan byggskedet tas inventerings- och besiktningsområde fram, inventering, kartläggning av markförhållanden samt grundläggning genomförs, riskanalys tas fram, objekt som kan skadas av sättningar som uppkommer på grund av vibrationer utreds och förbesiktning genomförs. Under byggskedet utförs mätningar av vibrationer, styrning av sprängning och spontning, informationsinsatser och sprängtjänst, samt klagomål- och skadehantering. Sedan efter byggskedet utförs efterbesiktning inom inventeringsområdet samt skadereglering.

Det genomförs även sättningskontroller inom områden med lera där det finns sättningskänsliga objekt. Kontrollerna utförs för att ge underlag för eventuell skadereglering. Det påbörjas mätningar före byggtiden för att erhålla referensvärden och information om eventuella pågående sättningsrörelser.

I inventeringen kartläggs byggnader med kulturvärde som finns inom det definierade inventeringsområdet. Utifrån detta identifieras byggnader som har så känsliga kulturvärden att särskilda kontrollprogram behöver tas fram inför byggskedet (baserat på en åtgärdsplan som är inriktade på att undvika eller minimera de risker som prognosticerad vibrationspåverkan innebär för dessa kulturbyggnader). De byggnadsspecifika kontrollprogrammen upprättas efter samråd med fastighetsägare och tillsynsmyndighet för de byggnader som kräver någon form av temporära eller permanenta åtgärder inför eller under tiden som de berörs av tunnelbaneutbyggnadens vibrationsalstrande arbeten.

Tabell 10. Antal kontrollprogram för kulturbyggnader och antal åtgärder/kontroller som har genomförts enligt dessa under året samt antal påbörjade skadeutredningar avseende byggnader under 2021.

Kulturbyggnader	Antal
Kontrollprogram för kulturbyggnader som har tagits fram totalt	52
Känsliga byggnader där åtgärder/kontroller har genomförts enligt byggnadsspecifikt KP under 2021	7

Totalt har 52 byggnadsspecifika kontrollprogram upprättats (exempelvis med påkostad arkitektur eller värdefulla inventarier/material med ett kulturhistoriskt värde). Under 2021 har förvaltningen utfört kontroller

(exempelvis uppsatta vibrationsmätare och gipsvakter) inklusive nollägesdokumentation enligt sju kontrollprogram. Övriga kulturhistoriskt värdefulla byggnader med kontrollprogram påverkas ännu inte av utbyggnaden av tunnelbanan. Det har under året endast utförts kontroller efter "åtgärder" inom ett kontrollprogram. Detta gäller trädgården för byggnadsminnet Gammelgården, där de träd som kommer att stå närmast uppgången mot Karolinska institutet har beskurits av arborist inför att arbetena med uppgången ska påbörjas under 2022. Detta har besiktats enligt kontrollpunkt i kontrollprogrammet.

Det har inkommit ärenden avseende skador på byggnader under året. Detta har resulterat i att 39 skadeutredningar avseende byggnader har påbörjats under året, varav 28 har avlutats. Utav de skadeutredningar avseende byggnader som inte har avslutats under året så är fyra vilande (avvaktar exempelvis efterbesiktning).

Vid anläggande av bullerplank återfanns ett äldre föremål som skulle kunna ha ett kulturhistoriskt värde. Länsstyrelsen i Stockholm kontaktades därför och de granskade bilderna på föremålet och återkopplade att inga åtgärder eller restriktioner behövde vidtas. Länsstyrelsen har tidigare beslutat om schaktövervakning vid ett par platser och arkeologer har varit på plats när dessa arbeten har genomförts. Vid två olika tillfällen påträffades keramikskärvor och enstaka djurben vid en plats.

På Blasieholmen har det påträffats lämningar av en kraftig byggnad från 1800-talet och i Stigbergsparken har tre husgrunder hittats. Under våren erhölls beslut från Länsstyrelsen att inga ytterligare åtgärder rörande potentiella arkeologiska fynd i Koleraparken krävs som följd av den arkeologiska utredningen som genomförds i slutet av 2020.

5.7.6 Utsläpp till vatten

Länshållningsvattnet vid drivning av bergtunnlarna för utbyggnaden av tunnelbanan avleds efter lokal rening till spillvattennätet och de kommunala avloppsreningsverken. Detta eftersom länshållningsvatten innehåller förhöjda halter av kväve vilket renas i kommunens avloppsreningsverk.

Vid de flesta etableringsytorna avleds dagvattnet istället till dagvattennätet eftersom detta vatten inte har motsvarande innehåll av kväve och därför inte det reningsbehov som länshållningsvattnet har.

Under 2021 så har cirka 460 000 m³ vatten släppts ut till spillvattennätet från pågående entreprenader och cirka 7 500 m³ vatten har recirkulerats (inkluderar delvis uppskattad mängd). Utsläpp till vatten under 2021 beskrivs i tabellen nedan. Det är viktigt att belysa att de överskridanden och påverkan som beskrivs i tabellen är temporär (inte en permanent miljöpåverkan). Avseende utsläpp till vatten avser nästan alla överskridanden vatten som går till spillvattennätet och ledningsägarens reningsanläggningar.

Tabell 11. Sammanställning av antal överskridanden samt totalt antal genomförda analyser av länshållningsvattnet fördelat på respektive parameter för samtliga entreprenader i produktion under 2021.

Parameter	Enhet	Riktvärde	Antal överskridanden	Totalt antal analyser 2021	Procentuella överskridanden
pH	-	6.5–10	56	461	12%
Suspenderade ämnen	mg/l	100	119	457	26%
Oljeindex	mg/l	50	1	453	0%
Konduktivitet	mS/m	500	1	461	0%
PAH6	µg/l	1	1	181	1%
As	µg/l	10	0	461	0%
Cd	µg/l	0,1	18	461	4%
Cr	µg/l	10	225	461	49%
Cu	µg/l	200	0	461	0%
Hg	µg/l	0,1	3	461	1%
Ni	µg/l	10	67	461	15%
Pb	µg/l	10	8	461	2%
Zn	µg/l	200	28	461	6%

Vattenprovtagningen av länshållningsvattnet har pågått veckovis under hela året. Entreprenörerna tar fram planer för vattenhanteringen, ansöker om godkännande från ledningsägaren och justerar reningsanläggningen utifrån provtagningsresultatet. Det har förekommit problem med vissa reningsanläggningar och parametrar under året, framförallt att innehålla riktvärdena gällande suspenderat material samt krom, vilket även tillsynsmyndigheterna har påpekat. Generellt ser värdena bra ut men resultaten visar även på flertal överskridanden av riktvärde för pH. Provtagning, analys och flödesavläsning har generellt fungerat bra under året.

Exempel på åtgärder är dels att entreprenören löpande byggt ut/ökat kapaciteten i reningsanläggningen, och tidvis även använt filterkassetter, dels kemisk fällning för att få ner halten suspenderat material. För att åtgärda problem med höga halter suspenderat material har även rutiner för förbättrad sedimentering implementerats, följts upp och gett gott resultat. Höga halter suspenderat material har även i vissa fall medfört att även riktvärden för vissa metaller överskridits. Flera åtgärder har tagits fram, bland annat har extra kärl installerats för att kunna tömma lamellsedimenteraren med tätare intervall.

Ett annat exempel är att entreprenören använt en ny anläggning som bland annat har en filterpress som pressar ut vattnet ur slammet och därmed minskar behovet av slamtransporter. I samband med bytet av anläggningen har det förekommit felaktiga pH-värden samt krävts injustering med natriumkarbonat. Ett annat exempel på åtgärd som har genomförts under året är att metoden för pH-reglering bytts från myrsyra till kolsyra, som används för att neutralisera alkaliskt vatten och ge ett jämnare pH.

Förvaltningen har tillsammans med SVOA (Stockholm Vatten och Avfall) arbetat aktivt med leverantör av injekteringsbruk för att minska kromhalten i spillvatten. Efter en nära dialog med leverantör som noggrant kontrollerar reduktanten i bruket har nu kromhalterna i länshållningsvatten minskat avsevärt, ett mycket bra resultat av samarbete. I ett projekt har en reningsanläggning som aktivt renar krom används. Ett annat exempel på åtgärd är att i en entreprenad återcirkuleras vattnet vilket innebär att den faktiska mängden krom (i jämförelse med den teoretiska mängden krom) reducerats. SVOA är väldigt nöjda med denna vattenhantering och resultatet av återcirkuleringen. Ytterligare två entreprenader har under året installerat en återcirkuleringsanläggning av länshållningsvattnet och fler undersöker möjligheten till detta.

Projekt Barkarby är belägen inom ett område med en utbredd historisk förorening av PFAS (ett samlingsnamn för över 5000 kemiskt framställda perfluorerade ämnen). Den största källan är troligtvis släckvatten vid en äldre brandövningsplats. Föroreningen förekommer i mark, grundvatten och ytvatten inom Barkarbyfältet. PFAS har noterats i projektets provtagning och de har arbetat aktivt med frågan under året gällande kartläggning och provtagning, samt sammanställning av lägesrapport och en åtgärdsutredning. I övriga projekt har analyser tagits inledningsvis i samband med uppstart av länshållning av vatten för att utreda förekomst av PFAS-föroreningar.

5.7.7 Resurseffektiv hantering av schaktmassor

Tunnelbaneutbyggnaden producerar stora mängder schaktmassor och masshanteringen är en väldigt viktig fråga för förvaltningen då hanteringen står för en betydande del av utbyggnadens klimatpåverkan.

Under året har materialåtervinningen av bergmassor fortsatt försvårats av osäkerheter kring hur vissa tillsynsmyndigheter klassificerar bergmassorna. Förvaltningen för en aktiv dialog med vägledande myndigheter om vilka åtgärder som behövs för att öka återanvändningen. Bland annat inom regeringens uppdrag till Naturvårdsverket om *att utreda hanteringen av schaktmassor och annat naturligt förekommande material som kan användas för anläggningsändamål*. Tyvärr leder kvarvarande oklarheter fortfarande till att befintliga upplag i närområdet inte kan användas, transporterna ökar och att återanvändningen minskar.

I region Stockholm finns ett stort behov av bergmassor till infrastruktur och bostadsbyggande och under kommande år förväntas ett underskott att uppstå. Regionen har under 2021 medverkat i Länsstyrelsens projekt *Regional plan för cirkulär och resurseffektiv hantering av massor för Stockholms län* och bidragit med kartläggning av genererade massor och behov av massor. Projektets kartläggning visar ett långsiktigt behov av bergmassor inom länet vilket indikerar att användningen av materialet kan anses vara säkerställd under lång tid framöver.

Bergmassorna från förvaltningens projekt omhändertas av upphandlade entreprenörer och återanvänds inom projektet, går obearbetat direkt till övriga projekt inom regionen eller transporteras till upplag där berget kan bearbetas till andra fraktioner för en mängd olika användningsområden. Under 2021 har förberedelserna för uttransport av bergmassor från Blasieholmen till Norra Djurgårdsstaden via båt påbörjats. Ca 600 000 ton bergmassor kommer att återanvändas här och det kommer att medföra mindre trafik och buller genom centrala delarna av staden.

Förvaltningen har under 2021 hanterat och transporterat cirka 1 650 000 ton bergmassor till närliggande krossanläggningar.

Under 2021 har förvaltningens projekt Depå slutfört provtagningar för klassificering av bergmaterial med avseende på risk för försurning på grund av högre halter sulfider i berg. Denna information används nu för att styra arbetena i produktionen och vidare hantering av bergmassorna för att

åstadkomma så hög återanvändningsgrad som möjligt med så liten påverkan på miljön som möjligt.

Förvaltningen har även uppdaterat arbetssättet för sulfidförande berg och tagit fram bedömningsgrunder, halter av svavel i berg, för när entreprenadberg kan användas som vanligt eller när det behövs anpassningar i hanteringen för att inte riskera försurning eller utlakning av metaller. Det saknas idag nationella, regionala eller lokala riktlinjer för detta. Detta har resulterat i problem med att lämna bergmassor till olika upphandlade mottagningsanläggningar (på grund av gräns för totalsvavel för mottagning av berg) och exempelvis medfört byte av mottagningsanläggning samt utökad provtagning.

I projekt Depå där förvaltningen identifierat en förhöjd risk för sulfidförande berg har omfattande undersökningar och provtagningar genomförts. Det har även förts en diskussion för att hitta en mottagare som kan ta emot massorna utan kostnader som ej är hanterbara. Fortsatta provtagningar sker både i förebyggande syfte och i samband med att massor avlämnas hos mottagare.

I projekt Barkarby fortsätter allt berg gå till en kross belägen på Barkarbyfältet. Detta innebär minimala transporter och majoriteten av berget återanvänds i entreprenader inom kommunen.

Hanteringen av jordschaktsmassor styrs av massornas miljötekniska klassificering och tekniska klassificering och kvalitet samt möjliga användningsområden inom eller utanför projektet. Återanvändning av jordschaktsmassor ska inte förorena områden som har klassificerats som renare. Jordschaktsmassor som uppkommer i entreprenaden ska, där så är möjligt, i första hand återanvändas inom entreprenaden. I andra hand återanvändas inom annan entreprenad. I tredje hand ska massorna transporteras till godkänd mottagare. Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas vid hantering av jordschakts- och fyllnadsmassor.

Tabell 12. Hantering av jordmassor under 2021, uppdelat i återanvändning av jordmassor inom entreprenaden, inom projektet, och utanför projektet samt deponerade jordmassor.

Hantering av jordmassor	Total schaktmängd (ton)
Återanvända jordmassor inom entreprenaden	3660
Återanvända massor inom projektet	0
Återanvända jordmassor utanför projektet	5 019
Jordmassor som levererats till mottagningsanläggning som inte överskrider klassificeringen farligt avfall	106 737
Deponerade jordmassor klassificerade som farligt avfall	1 112

I de flesta entreprenader har endast mindre jordschakter genomförts under året, framförallt i samband med etableringsarbeten ovan jord (exempelvis i form av bodetablering och transportvägar) samt vid ledningsschakter och för nätstationer. Massorna som schaktats ut har anmälts till Tillsynsmyndigheten, hanterats enligt anmälan och provtagits enligt förvaltningens rutiner. Ingen större förorening har hanterats, och massorna har transporterats till mottagningsanläggning.

Det har även utförts ett antal jordschakter för bland annat uppgångar, tilluftsschakt och brandsgasschakt. Under året har ett flertal fall av förorenad jord påträffats. I fyra fall har en anmälan om upplysning och anmälan till tillsynsmyndighet skett i enlighet med kontrollprogram och nio anmälningar om efterbehandling (enligt miljöbalken 28 §) har genomförts.

Det har schaktats massor där den invasiva arten Jätteloka vuxit. Dessa har schaktats bort och lämnats till godkänd mottagningsanläggning som hanterat dem enligt gällande regler. Det har även förekommit upptäckter av PAH-föroreningar i asfalt vid schaktning (mindre känslig markanvändning, >MKM, och på vissa ställen farligt avfall, >FA). Tillsynsmyndigheten har underrättats, var efter massorna körts till godkänd mottagare. Slutrapportering för all hantering av förorenad jord är under framtagande eller framtagen samt inskickad till tillsynsmyndigheten som har godkänt hanteringen (för alla arbetstunnlar).

5.8 Miljöolyckor och miljötillbud

Under 2021 har det inte inträffat någon miljöolycka. Det har dock inträffat ett flertal miljötillbud. De inrapporterade miljötillbuden för 2021 innefattar främst olika händelser där det förekommit små spill och utsläpp av diesel eller olja.

Dessa har åtgärdats genom att använda duk och absorbent som sanering, vilket sedan samlats upp och slängts i miljöstation för farligt avfall eller skickats till mottagningsstation.

Tabell 13. Miljöolyckor och miljötillbud under 2021.

Kategori	Definition	Antal
Miljöolyckor	Miljöolycka definieras som en händelse där ett utsläpp riskerar att skada omgivande mark, ytvatten eller egendom, och/eller ett utsläpp med okontrollerad spridning som kräver externa resurser för insamling/sanering.	0
Miljötillbud	Miljötillbud definieras som en händelse där det sker ett mindre utsläpp som riskerar att skada omgivande mark, ytvatten eller egendom som kan hanteras med egna resurser för insamling/sanering.	53

5.9 Naturmiljö

Under 2021 har olika åtgärder till skydd för närliggande naturmiljö genomförts. Exempelvis har ett projekt satt upp fågelholkar utanför det kommande etableringsområdet i den närliggande parken. Ett flertal träd kommer att sparas och har i samråd med arborist rotbeskurits i slutet av året. Träden inom etableringsytan som inte kan sparas har tagits ner utanför häckningssäsong och har i samråd med kommunen placerats ut på andra ställen, exempelvis i en närliggande park. Ett annat exempel är att vid byggnation av transportväg har skyddsåtgärder genomförts för att förhindra markkompaktering och skydda rötterna på lindar inne i en park. Även markplattor och körplåt har använts som extra skydd.

Det finns även många exempel på skydd av trädstammar och skyddsstaket (dels för särskilt skyddsvärda träd inom entreprenaden, dels mot trädgräns) som har genomförts. Ett annat exempel är att i Stigbergsparken så har sju träd flyttats till annan plats istället för att avverkas.

Under året har dialogen med tillsynsmyndigheten rörande kompensationsåtgärderna för ingrepp i naturmiljön fortlöpt och nu är bägge överens om placering av träd i projekt Söderort. Dispens har sökts och erhållit från Länsstyrelsen för att få beskära träd i en biotopskyddad allé. Detta för att säkerställa att arbetena kan genomföras med mindre risk för att skada träden.

Ett annat exempel är att projekt Barkarby i samråd med Stockholm Stad planerar en insats för att bevara frökapslar och mullrik jord inom ett särskilt område. Vid schaktning planeras massorna att läggas upp lagervis för att sedan

kunna återplaceras enligt ursprunglig lagerföljd. Detta leder till minskade masstransporter och bevarande av naturlig biologisk mångfald.

6 Antikorruption

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- Princip 10: Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor.

Förvaltningen vill bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada såväl verksamhetens som allmänhetens förtroende.

6.1 Så styrs arbetet

Förvaltningen tillämpar Region Stockholms riktlinje för antikorruption och representation, Regionens antikorruptionspolicy samt Regionens uppförandekod. Härtill har förvaltningen, som ett viktigt tillägg i arbetet mot korruption, riktlinjer avseende mutor och jäv. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter och i styrdokumenten ges vägledning till vad som kan anses godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv och det understryks att ett personligt ansvarstagande och ett gott omdöme är av största vikt. Styrdokumenten gäller för alla anställda och konsulter inom förvaltningen.

Gentemot leverantörsmarknaden styrs antikorruptionsarbetet främst genom kravställning i avtal som exempelvis genom Region Stockholms uppförandekod för leverantörer.

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption utöver styrdokumenten är utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion och löpande stöd av interna jurister.

6.2 Mål antikorruption

Förvaltningen arbetar förebyggande och löpande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till sin verksamhet.

Inga oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2021.

6.3 Riskanalys

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att motverka korruption inom verksamheten. Risker för korruption och oegentligheter är ett kontinuerligt prioriteringsområde i bland annat internkontrollplanen och extern revision samt bedöms i samtliga granskningar. I de fall misstänkta oegentligheter uppdagas tillser förvaltningen att dessa utreds.

Även vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för förvaltningen. I och med att förvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer är det viktigt att tydliggöra förvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

6.4 Styrande och stödjande dokument

Förvaltningen följer etablerade rutiner som framtagits av Regionen och kompletterar vid behov med ytterligare riktlinjer. Förvaltningen håller dessa dokument uppdaterade och tillgängliga för förvaltningens medarbetare.

6.5 Utbildning

Utbildningen Förvaltningskunskap är obligatorisk för samtliga nyanställda, inklusive konsulter, inom förvaltningen. Den ger grundläggande kunskap om bland annat hur förvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korruption. Härtill ges en obligatorisk utbildning avseende förvaltningens besluts- och delegationsordning till nya chefer och andra beslutsfattare inom förvaltningen, samt vid behov ges en repetitionsutbildning.

6.6 Information till leverantörer

Förvaltningen informerar leverantörer om vårt förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Enligt lag finns även i samband med upphandlingar skyldighet respektive möjlighet för beställaren att bland annat:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korruption.
- Häva/säga upp avtalet på grund av korruption.

Härtill skickar även förvaltningen ut en årlig julhälsning till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte både gåvor och inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PM
2022-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 3 Trafikförvaltningens trafikutövare 2021

1 Färdtjänsten

Färdtjänst och sjukresor med Taxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi och Taxi Stockholm
Färdtjänst och sjukresor med Rullstolstaxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi, Samtrans, Sirius Humanum, Haninge-Nynäs Taxi och Södertälje Taxi.
Färdtjänst med Bårtaxi (liggande transport): Sirius Humanum
Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir
Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss

2 SL-trafiken

Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer.

2.1 Arriva Sverige

Arriva är trafikutövare för både tåg och bussar i SL-trafiken.
Inom tåg är de trafikutövare på: Nockebybanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan och Roslagsbanan
Inom busstrafiken i: Danderyd, Bromma, Ekerö, Solna/ Sundbyberg, Sollentuna, Täby Vallentuna, Vaxholm, Österåker.

2.2 Keolis Sverige

Keolis Sverige AB kör bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort, Stockholms innerstad/Lidingö samt i Nacka/Värmdö

2.3 Nobina

Nobina är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Järfälla/ Upplands-Bro Norrtälje, Nykvarn, Södertälje Tyresö, Handen och Nynäshamn.

2.4 Transdev

Transdev är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna

2.5 MTR

MTR Tunnelbanan och MTR Pendeltågen AB är trafikutövare på tunnelbanan respektive pendeltågen i SL-trafiken.

2.6 Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan

3 SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:
Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB

4 Waxholmsbolaget

Fartygen är både egenägd och inhyrda och trafiken utförs av följande företag:
Blidösundsbolaget AB, Utö Rederi AB (som under 2020 förvärvats av Blidösundsbolaget AB), Madam Rederi AB, SeaCab Möja AB och Ingmarsö Sjötjänst AB.
Godstrafik: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB
Helikoptertrafik: Arlanda Helikopter AB
Svävartrafik: Svisch Air

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PM
2022-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0038

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 4 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland annat av:

BEST, Benchmarking European Service of public Transport
Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk
Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
Brottsförebyggande rådet
Bullernätverket Stockholms län
Byggvarubedömningen
EMTA, European Metropolitan Transport Authorities
Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige
European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations
Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
Kunskapscentrum för buller
K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
Samverkan i Stockholmsregionen
Stockholmsregionens Europakontor
UITP, International Association of Public Transport

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0610

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2021, Årsuppföljning

År 2021

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 5

3 Intern kontroll 7
3.1 Styr- och kontrollmiljö 8
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 9
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 9
3.2.2 Analys och slutsatser 9
3.3 Information och kommunikation 11
3.4 Övervakning och uppföljning 12
3.4.1 Uppföljning 12
3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll 12
3.4.3 Hantering av brister och avvikelser 12

4 Sammanställning av risker 13

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2019-0866). Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen har fortsatt och har varit högt prioriterat under 2021.

Den pågående covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi även under 2021. Trafikförvaltningen har kört med fullt trafikutbud trots kraftigt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Fokus har varit att minimera risken för smittspridning.

För det aktuella verksamhetsåret finns en risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker som följs upp med kontroller och åtgärder. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av vår förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att fortsatt etablera en huvudprocesskarta vilket är starten för den förändringsresa vi påbörjat mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. Arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. En ytterligare utveckling är även framtagandet av ett riskregister, vilket ska ge en bättre heltäckande bild av de risker som finns inom trafikförvaltningens verksamhet. Riskregistret ska fungera som ett komplement och underlag till arbetet med plan för intern kontroll. Arbetet med riskregistret har påbörjats under detta verksamhetsår och kommer även att fortsätt att utvecklas under 2022.

Covid-19 pandemin påverkar trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under året inte har påverkats av covid-19.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av Plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar samt ett resultat i balans.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 vid denna årsuppföljning är följande:

• Risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

• Risk att Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås

• Risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

• Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Under året har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade i förhållande till delårsuppföljningen, då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är dock förändrad för några av riskerna. För risken att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik har riskvärderingen sänkts då flertalet av de framtagna åtgärderna har genomförts. Dock kvarstår osäkerheter med anledning av covid-19. Vidare har riskvärderingen ökat för risken Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna högre riskvärdering beror till stor del på fortsatt oro för smitta, trängsel och att vaccinationer ännu inte är fullt genomförda.

För de risker som kvarstår från verksamhetsåret 2021 och därmed är en del av Plan för

intern kontroll för verksamhetsåret 2022 kommer kontroller och åtgärder att i viss utsträckning följa med till kommande verksamhetsår.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Inget avvikande har noterats i uppföljningen.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedriver verksamheten ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

Nämnden/bolaget har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje styrelse och nämnd har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/VD:s återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschef/VD ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som nämnderna och bolagen redovisar i andra rapporter.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

I trafiknämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Förvaltningens ledning har etablerat styrande dokument och instruktioner till förvaltningen och kommunicerar en sådan kultur och etiska värderingar som lägger grunden för att förvaltningens verksamhet ska prestera de leveranser trafiknämnden och regionfullmäktige beslutat om.

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

För att styra trafikförvaltningen finns ledningssystemet som syftar till att ge en överblick och en tydlig ledning och styrning av förvaltningen. Det innefattar såväl bakåtblickande rapportering och uppföljning av verksamhetens utfall, som framåtblickande navigering mot verksamhetens långsiktiga mål.

Ledningssystemet effektiviserar arbetet mot gemensamma mål och samlar informationen förvaltningens medarbetare behöver för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter.

Trafikförvaltningens ledningssystem förser kontinuerligt politiker, ledning, chefer och medarbetare med faktabaserade beslutsunderlag som ökar förståelsen för verksamhetens värdeskapande och interna orsakssamband. Ledningssystemet skapar stöd för att driva kärnprocesserna och att tydliggöra lednings-, planerings- och beslutsprocesser i verksamheten.

Trafikförvaltningen är uppdelat i olika ansvarslinjer. Dessa olika ansvarslinjer tydliggör vem som har ansvar för vad i arbetet med riskhantering och internkontroll. Den första ansvarslinjen består av ledning och medarbetare i linjearbetet. Den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten, då verksamheten som tar risken även äger risken. Den andra ansvarslinjen består av utsedda funktioner för riskhantering och internkontroll. Denna funktion stödjer riskhanteringsarbetet och internkontrollarbetet i verksamheten, men ser också över styrande dokument inom detta område. Den tredje ansvarslinjen är internrevisionen som har till uppgift att granska och bedöma om den interna kontrollen och uppföljningen fungerat på avsett vis.

Uppföljning av risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar. Avdelningarna rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder. Resultatet kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Utöver denna rapportering pågår ett utvecklingsarbete med att kartlägga nyckelprocesser samt utforma relevanta kontroller i dessa processer. Detta är ett omfattande och långsiktigt arbete, som kommer att pågå under längre tid. Vidare görs ytterligare utveckling i form av framtagandet av ett riskregister, vilket ska fungera som

ett komplement till risksammanställningen i denna Plan för intern kontroll. Detta kommer att stärka arbetet med integrerad riskhantering i verksamheten.

Det är trafikförvaltningens samlade bedömning att covid-19 pandemin inte har påverkat förvaltningens möjlighet till styrning och kontroll negativt.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

Trafikförvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Trafikförvaltningen har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2021. Dessa riskanalyser har legat till grund för den risksammanställning som är en del av plan för intern kontroll för 2021.

I denna årsuppföljning har uppföljning av risker med tillhörande kontroller och åtgärder genomförts och inget avvikande har rapporterats.

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Den pågående pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Men det är trafikförvaltningens samlade bedömning att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under denna period inte har påverkats av covid-19 pandemin.

3.2.2 Analys och slutsatser

Nedan presenteras de högst värderade riskerna samt föreslagna åtgärder för att hantera riskerna.

Risk: Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

Investeringar kan fördröjas och därmed fördyras av b.la. överprövningar och nya lagkrav. Tidiga kalkyler för investeringar tar inte heller tillräcklig hänsyn till alla nödvändiga kalkylblock samt den osäkerhet som föreligger. Detta skapar svårigheter att styra genom investeringsprocessen, vilket medför utmaningar att följa beslutade ramar

för tid och kostnad och samtidigt säkerställa att den affärsmässiga och trafikala effekten uppnås.

För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för förbättrad styrning av investeringsprocessen. Förbättrade kalkyler är under implementering vilket kommer att leda till bättre beslutsunderlag. Beslutsunderlagen blir tydligare och följer en uppdaterad process. Erfarenhetsåterföring från investeringsprocessen till åtgärdsvalsprocessen kommer att göras och detta kommer att leda till att beslutsunderlagen ständigt förbättras. Arbete med implementation av systemstöd för projektstyrning, krav- och ändringshantering har påbörjats och fortsätter under 2022 och 2023. Utöver det här har förberedelser gjorts för att kunna påbörja konsultväxling för roller vi tror kommer att behövas för ytterligare utveckling av investeringsstyrningen.

Risk: Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken.

Trots att trygghetsskapande åtgärder genomförs ökar inte resenärernas upplevda trygghet i enlighet med uppsatta mål. Pågående pandemi med avseende på oro för smitta och allmän oro kopplat till brottsutvecklingen i samhället påverkar möjligheten att nå de uppsatta målen.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna för att analysera trygghetsmätningar och trygghetsundersökningar. Analyserna ligger till grund för att genomföra och implementera trygghetsskapande åtgärder som tex utbildning och kommunikation. Trafikförvaltningen genomför olika delprojekt och aktiviteter i nära samverkan med övriga aktörer för att nå ökad upplevd trygghet för samtliga resenärer. Videoanalys (kamerasystem) genomförs för att minska olyckor i spårtrafiken. Upphandlingar av trygghetsresurser med fokus på synlighet, bra bemötande, hög servicenivå har genomförts. Insatser för att öka kvinnors trygghet pågår. Kommunikationskampanjer gällande Trygghetscentralens trygghetschatt har också genomförts.

Risk: Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

Bristande kontroll på anläggning, byggnader, informationssystem och personal ur ett säkerhetsskyddsperspektiv medför ökad sannolikhet för att ett antagonistiskt angrepp lyckas.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna för att skapa, implementera och följa upp efterlevnad av regelverk inom säkerhetsskydd för de delar av trafikförvaltningen som omfattas av krav på säkerhetsskydd eller som annars omfattas av krav ställda i enlighet med totalförsvarsplaneringen.

Regelverket omfattar ökade krav på informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet. Kommande eller genomförda säkerhetsskyddsåtgärder omfattas av sekretess.

Risk: Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

Den pågående covid-19-pandemin med tillhörande restriktioner har stor påverkan på trafikförvaltningens intäkter samtidigt som ingångna avtal och restriktioner kring trängsel begränsar möjligheterna att reducera kostnaderna.

För att hantera risken arbetar trafikförvaltningen löpande med olika åtgärder. Biljettkontrollen har återgått till ordinarie verksamhet och genomför fulla kontroller. Införandet av skyddsglas i busstrafiken färdigställdes under sommaren vilket möjliggjorde påstigning via framdörrarna, minskade fusket och stärkte biljettintäkterna. Dessa har under oktober/november monterats ned med anledning av Arbetsmiljöverkets förbud av dessa. Effektiviseringsmöjligheter har analyserats inom ramen för ordinarie trafikförändringsprocess inför T22 men till följd av rådande pandemin är T22 beställd med i stort oförändrad omfattning av trafikutbudet jämfört T21. Förvaltningen har förlängt interimsavtalen som hanterar trafikavtalens ersättningsmodeller vid fortsatta restriktioner. Analys av trängsel och resmönster genomförs löpande för att bättre kunna anpassa behovet av trafikutbud till resandet. Trafikförvaltningen kommer löpande förhålla sig till nya rekommendationer och direktiv från myndigheter.

Trafikförvaltningens bedömning är att merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har pågått som planerat under denna period. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser. För de risker som kvarstår och därmed är en del av Plan för intern kontroll för verksamhetsåret 2022 kommer kontroller och åtgärder att i viss utsträckning följa med till kommande verksamhetsår.

3.3 Information och kommunikation

Trafikförvaltningens informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på förvaltningens intranät så att det når rätt befattningshavare i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen.

Rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa rutiner pågår. Syftet är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Uppföljning

Varje tertial följer riskägare upp det löpande arbetet som utförs inom avdelningen med avseende på kontroller och åtgärder som är beslutade för respektive risk. Värdering av risken genomförs och justering sker i fall behov finns.

Uppföljningen sker i Stödet varifrån rapporter för vidare rapportering hämtas. Förvaltningens ledningsgrupp delges uppföljningen via ledningsrapporteringen och beslutar om eventuella åtgärder ska vidtas.

Uppföljningen av risker rapporteras även till regionledningskontoret och Trafiknämnden.

3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Rutiner och instruktioner avseende risk och internkontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa uppdaterade styrande dokument har påbörjats under 2021 och kommer att fortsätta under 2022. Syftet med det här är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

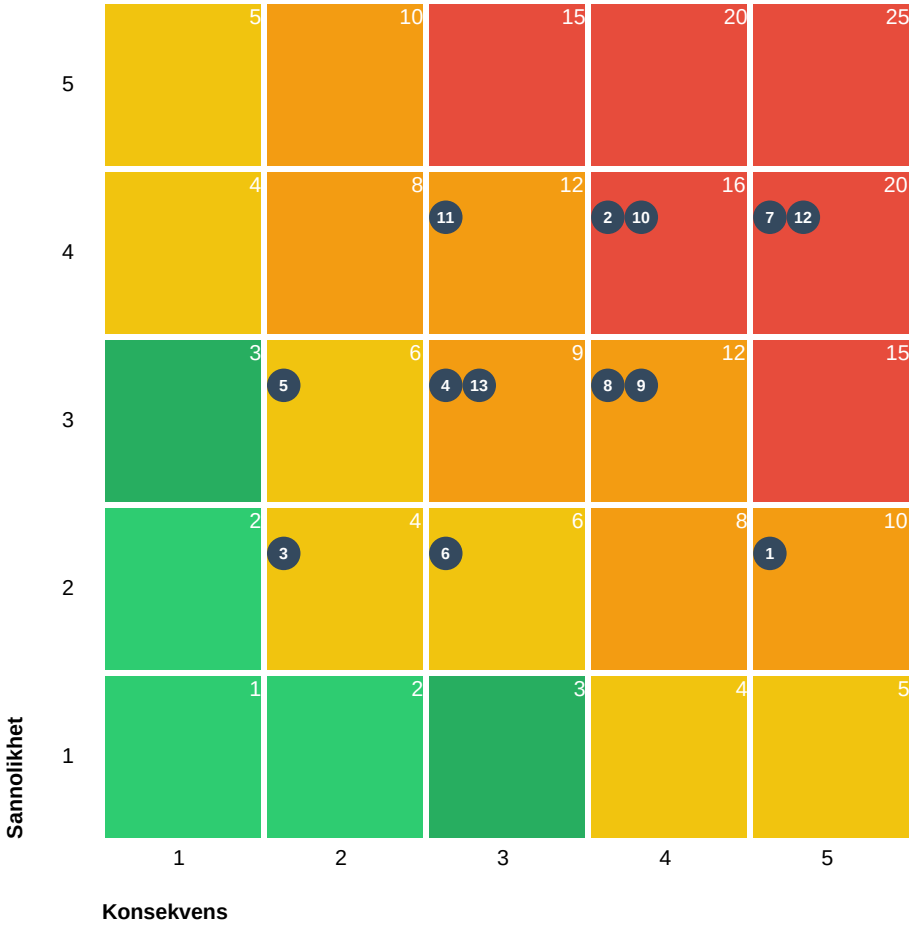
3.4.3 Hantering av brister och avvikelser

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

4 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 6 Hög risk 3 Medelhög risk | Totalt: 13

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem		1		48438	→	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan.
		2		48302	↗	Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken
		3		48379	→	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet
		4		48444	→	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar
		5		48387	→	Bristfällig trafikinformation
		6		48382	→	Program Nästa biljettsystem försenas så att SL Access ej kan ersättas till mars 2023
Ett resultat i balans		7		48432	→	Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
		8		48413	↘	Trafikförvaltningen förmår ej anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, Covid-19 och ny teknik.
Hållbar investeringsutveckling		9		48402	→	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
		10		48421	→	Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav
		11		48423	→	Bristfällig intern styrning och kontroll
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		12		49670	→	Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system
Systematisk kompetensförsörjning		13		49671	→	Bristfällig implementering av TF kompetensförsörjnings -plan

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0610

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

Särskild bolagsredovisning

År 2021

Innehållsförteckning

1 Styrelsen 3
1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering 3
1.2 Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare 3
1.2.1 Styrelsens sammansättning 3
1.2.2 VD och övriga befattningshavare 3
1.2.3 Revisorer 4
1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret 4
1.3.1 Arbetsordning och VD-instruktion 4
1.3.2 Styrelsens arbete 4
1.3.3 Frågor av särskild vikt 5
1.3.4 Utvärderingar 5
1.3.5 Intressekonflikter 5

2 Efterlevnad av styrande direktiv 6
2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet 6
2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna 6
2.3 Efterlevnad av ägardirektiv 6
2.4 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument 7

3 Intern kontroll 10
3.1 Styr- och kontrollmiljöer 10
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 10
3.3 Övervakning 11
3.4 Försäkran om internkontroll 11

4 Regionrevisorernas samlade bedömning 12

1 Styrelsen

Bolaget är ett regionägt bolag. Bolagsstyrningen utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen och tillämplig speciallagstiftning samt de mål och direktiv som Region Stockholm lämnat såsom budget samt, generella och specifika ägardirektiv. Denna rapportering från styrelsen är underlag för regionstyrelsens uppsikt.

Regionstyrelsen ska årligen särskilt pröva om bolagets verksamhet är förenlig med det kommunala ändamålet och inom bolagets befogenheter. Denna rapport utgör underlag till prövningen.

1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering

Regionfullmäktige utser årligen styrelser efter beredning. Regionfullmäktige utser även revisorer. Val av ledamöter, ordförande och revisorer anmäls därefter i förekommande fall på bolagets stämma. Beslut om arvodering fattas av regionfullmäktige.

1.2 Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare

1.2.1 Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2021 bestått av tre ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Den 1 januari 2021 – 31 december 2021 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Kristoffer Tamsons, ordförande

Jens Sjöström, styrelseledamot

Tomas Eriksson, styrelseledamot

Arbetsutskott och presidier har inte utsetts.

Fjorton styrelsesammanträden har hållits. Som sekreterare tjänstgjorde trafiknämndens sekreterare Karoline Sandar, Viktoria Lundström eller trafikförvaltningens kanslichef Martin Jägerbert

1.2.2 VD och övriga befattningshavare

Verkställande direktören har under sammanträdena för styrelsen föredragit de ärenden som är av betydelse för bolagets ställning samt återrapporterat de ärenden som behandlats av trafiknämnden inom ramen för nämndens uppdrag att förvalta bolaget. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under perioden den 1 januari 2021 – den 31 december 2021 har varit David Lagneholm.

Niklas Bergman, förvaltningschefen för FUT och verkställande direktör i SL Nya Tunnelbanan AB, är utsedd till särskild firmatecknare i AB SL.

På styrelsesammanträdena deltar verkställande direktör, stabschef, kanslichef, chefsjurist och sekreterare. Vid några tillfällen har ekonomidirektören deltagit. Verkställande direktören är föredragande.

1.2.3 Revisorer

Bolagets externrevisorer upphandlas av regionens revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av regionfullmäktige.

KPMG sköter den årliga revisionen i bolaget från och med räkenskapsåret 2019.

Som lekmannarevisorer är utsedda:

Anders Lönn

Michael Stjernström

Anders Ödmark

Björn Jansson

Gustav Olofsson

Jan Holgersson

Inger Linge

Bolagsledningen har löpande kontakt med bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Lars Johan Rasmusson deltar normalt vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret

Styrelsen är ansvarig inför aktieägarna för organisation och ledning av bolaget. Styrelsen ska fortlöpande kontrollera bolagets och i förekommande fall koncernens ekonomiska situation. Styrelsens ordförande ska leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör de uppgifter som lagen och bolagsordningen föreskriver.

1.3.1 Arbetsordning och VD-instruktion

VD-instruktion samt instruktion för särskild firmatecknare fastställdes den 14 december 2021. Förnyat beslut om arbetsordning samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL kommer att fattas under första kvartalet 2022.

1.3.2 Styrelsens arbete

Styrelsen sammanträder minst fyra gånger per år, vanligtvis i anslutning till trafiknämndens sammanträden. Schema över antalet styrelsesammanträden och tider fastställs årligen i särskild ordning. Härutöver ska styrelsens ordförande se till att

eventuellt ytterligare styrelsesammanträden hålls när så krävs enligt aktiebolagslagens regler.

Styrelsen har under året haft fjorton sammanträden. Sekreterare har varit Karoline Sandar, Viktoria Lundström alternativt Martin Jägerbert. Närvarande har varit samtliga tre ledamöter.

Styrelsen har behandlat följande fasta punkter.

- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

1.3.3 Frågor av särskild vikt

Inga ärenden har rapporterats till regionen.

1.3.4 Utvärderingar

Styrelsens och verkställande direktörens arbete under 2021 kommer att utvärderas under första kvartalet.

1.3.5 Intressekonflikter

Bisysslor och intressekonflikter inventeras vid anställning och under PU-samtal.

Det styrande dokumentet för att beskriva TF:s hållning till mutor och korruption presenteras i personalutbildningar.

Säkerhetsprövningar görs på personal i viktiga befattningar. Säkerhetsprövningar innehåller frågor om oberoende utifrån olika aspekter.

2 Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den lokala och regionala kollektivtrafiken på land som Region Stockholm ansvarar för. I detta uppdrag ingår att överta sådana avtal och egendom som trafiknämnden överlåtit till AB SL, förvalta anläggningar, fordon och övrig egendom som upphandlats av bolaget eller av regionen för kollektivtrafiken liksom avtal om allmän trafik som upphandlats och/eller tecknats av Bolaget eller av regionen och överlåtits till bolaget för förvaltning samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

Av bolagsordningen följer att AB SL ska bedriva sin verksamhet med iakttagande av den kommunala likställighetsprincipen samt i ekonomiskt hänseende enligt följande:

- Verksamhet som gäller förvaltning av fast och lös egendom ska bedrivas på affärsmässig grund.

- Övrig verksamhet ska bedrivas med tillämpning av den kommunala självkostnadsprincipen.

Under 2021 har verksamheten och bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Under 2021 har verksamheten och bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad av ägardirektiv

Inom ramen för bolagets ändamål såsom det uttrycks i bolagsordningen ansvarar

styrelse och ledning för att följa den av regionen fastlagda ägarpolicyn och de generella ägardirektiven samt för att

• verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att kundernas krav tillgodoses samtidigt som ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av regionfullmäktige fastställd budget och andra styrande dokument uppfylls;

• trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till AB SL:s verksamhet;

• överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till AB SL. AB SL ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta AB SL:s avtal och tillgångar.

Ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument

Bolaget följer regionfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

Bolaget följer regionens styrdokument och inarbetar dessa i tillämpliga delar i upphandlingsdokument, kravställning samt interna rutiner och arbetssätt.

Under den inledande fasen av pandemin har ett antal centrala avtal, bl.a. för utförande av trafik, omförhandlats, då gällande ersättningsmodeller, som helt eller delvis varit baserade på antalet verifierat påstigande resenärer (VBP), slutat att fungera. För att säkerställa trafiken har interimistiska tilläggsavtal tecknats där ersättningsmodellen baserats på utförd produktion som huvudprincip. De interimistiska avtalen gällde maximalt ett (1) år. Därefter har, till följd av att pandemin fortfarande är pågående, nya interimistiska tilläggsavtal tagits fram som gäller maximalt till utgången av mars månad 2022.

Vid arbetet med att ta fram interimistiska ersättningsmodeller har löpande upphandlingsjuridiska bedömningar gjorts. Bedömningen är att de ingångna tilläggsavtalen är förenliga med upphandlingslagstiftningen.

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS).

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer, utvecklingsplaner och förvaltningsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige), bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav inom hållbarhetsområdet. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

Trafikförvaltningen har uppdaterade styrande dokument (inklusive

delegationsordning) i överenstämmelse med Regionens Policy för inköp samt Riktlinjer för inköp. I trafikförvaltningens Regelverk för inköp och upphandling tydliggörs hur inköp, upphandlingar, avrop och beställningar samt ändringar och tillägg till upphandlade avtal ska genomföras. Genom tillämpning av de styrande dokumenten i det löpande inköps- och förvaltningsarbetet och genom interna utbildningsinsatser sker ett aktivt arbete inom förvaltningen med målsättningen att inköp, upphandlingar, avrop, beställningar, ändringar och tillägg till avtal utförs i enlighet med gällande regelverk (inklusive bland annat Regionens Policy för Inköp och Uppförandekod för leverantörer) samt bidrar till effektivt utnyttjande av resurser och goda affärer. Förvaltningen deltar i regionens arbete med att införa kategoristyrning och ta ägarskap för de kategorier som tilldelats trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings *uppförandekod för leverantörer*. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Under 2021 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med uppföljning av de sociala kraven, ett arbete som startades två år tidigare. Sammantaget visar uppföljningen att kompetens och kapacitet inom förvaltningen och hos leverantörer är avgörande för att kunna nå framgång inom de sociala frågorna. Arbetet med uppföljning och förbättringar är ständigt pågående.

Inom Region Stockholm finns antagna riktlinjer för *antikorruption* och *representation* samt en anti-korruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera regionens anti-korruptionspolicy och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv.

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande för att förhindra anti-korruption och alla andra former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Centrala verktyg i arbetet är styrdokumenten inom området, löpande utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, och stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Risker för oegentligheter och korruption är också ett kontinuerligt prioriteringsområde för trafikförvaltningens internrevision.

Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av

korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för förvaltningen. Arbetet ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet.

Varje år skickar trafikförvaltningen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte. Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen samt avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där styrelsen, ledningen i bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att bolaget:

- uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom regionen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- styr- och kontrollmiljö
- riskbedömning
- åtgärder och kontrollaktiviteter
- information och kommunikation
- övervakning

3.1 Styr- och kontrollmiljöer

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern styrning och kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och riktlinjer.

Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner. Bolagsledningen ansvarar för det system för intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god intern styrning och kontroll.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

Bolaget arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866).

För det aktuella verksamhetsåret finns risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker. Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera dessa risker och de följs löpande upp med syfte att följa upp att kontroller och åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Bolagets samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19.

3.3 Övervakning

Bolaget arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Uppdaterade styrdokument avseende risk och intern kontroll har tagits fram med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats och implementering av dessa rutiner har påbörjats.

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

Bolagets externa revisorer och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade risk - acceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen. Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Verkställande direktören hämtade per slutet av 2021 in bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom SL-koncernen.

Uppföljning av Trafikförvaltningens risker i risksammanställningen som är en del av Plan för intern kontroll har genomförts som planerat.

3.4 Försäkran om internkontroll

Styrelsen ska försäkra sig om att den interna kontrollplanen genomförs och vid behov vidta åtgärder som säkerställer att den interna kontrollen är tillräcklig. VD ska regelbundet rapportera till styrelsen om hur den interna kontrollplanen genomförs och, hur den interna kontrollen fungerar samt föreslå åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till styrelsen. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera regionens ledning och regionrevisorerna.

Styrelsen har försäkrat sig om att man genom VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med policy för internkontroll beskrivet i Bilaga 1, Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm av Budget 2021 för Region Stockholm, RS 2020-0740.

4 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2021. Denna väntas vara klar under Q2 2022.

Regionledningskontoret
Strategiskt inköp

BILAGA
INKÖP OCH UPPHANDLING

Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2021

Frågeformuläret syftar till att följa upp hur nämnder och bolag arbetat med inköp och upphandling utifrån Region Stockholms styrdokument och beslut inom inköpsområdet.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Nämnd/bolag	Kontaktperson	E-postadress
Trafiknämnd/Trafikförvaltningen	Peter Lundén	Peter.lunden@regionstockholm.se

1. Upphandlingar 2021

Ange antalet slutförda upphandlingar som aktuellt bolag/nämnd har genomfört under 2021. Ange även det totala upphandlingsvärdet. Med upphandlingar avses upphandlingar som genomförts enligt LOU/LOV/LUF/LUFS/LUK och slutförts under 2021 och där avtal tecknats innevarande år.

Särskilj **lokala upphandlingar** (upphandlingar som genomförts för den egna nämnden/bolaget), **lokalt samordnade upphandlingar** (upphandlingar som genomförts efter beslut av två eller flera nämnder/bolag) och **centralt samordnade upphandlingar** (som genomförts på uppdrag av regionfullmäktige för flera eller samtliga nämnder och bolag).

Särskilj annonserade upphandlingar från direktupphandlingar. Redovisa direktupphandlingar överstigande 100 000 kronor. Avrop, beställningar och förnyade konkurrensutsättningar ska inte rapporteras.

Upphandlingsvärdet beräknas som det totala belopp som ska betalas enligt de avtal som ingår i upphandlingen. Vid beräkningen ska options- och förlängningsklausuler beaktas som om de har utnyttjats. För LOV beräknas upphandlingsvärdet för en fyraårsperiod, om det inte finns särskilda skäl för att beräkna upphandlingsvärdet för en kortare tid. Belopp anges exklusive moms.

1.1 Slutförda upphandlingar över direktupphandlingsgränsen[1]

Upphandlingar över direktupphandlingsgränsen 2021		
Upphandling	*Antal upphandlingar*	*Upphandlingsvärde (kr)*
Lokal upphandling	28	12 000 000 000
Lokalt samordnad upphandling	-	
Centralt samordnad upphandling	-	

1.2 Slutförda direktupphandlingar

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde 2021 över 100 000 kr		
Upphandling	*Antal direktupphandlingar*	*Upphandlingsvärde (kr)*
Under gällande direktupphandlingsgräns	19	7 464 498
Över gällande direktupphandlingsgräns (med synnerliga skäl)	4	39 700 000

1.3 Arbete för att motverka direktupphandlingar

Beskriv hur ni arbetar för att motverka direktupphandlingar.

Svar: Genom lättillgänglig och tydlig information på Intranätet och i styrdokument (inklusive bland annat Trafikförvaltningens beslutsordning och Regelverk för inköp och upphandling) avseende upphandlingsprocessen och vad som gäller vid direktupphandlingar och andra inköp, motverkar vi i viss mån otillåtna direktupphandlingar. Vidare ligger ansvaret för genomförande av samtliga direktupphandlingar överstigande 100 000 kronor inom Trafikförvaltningen på en centraliserad funktion för inköp och upphandling (sektion Inköp och Upphandling). För att på ett effektivt och ändamålsenligt sätt kunna motverka otillåtna direktupphandlingar behövs dock ett implementerat

[1] För aktuella direktupphandlingsgränser se https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/troskelvarden-och-direktupphandlingsgranser/

inköpssystem/beställningssystem alternativt en tekniskt automatiserad lösning för koppling av fakturor till avtal i ekonomisystemet.

1.4 Upphandling av eller till samhällsviktig verksamhet

Hur har nämnden/bolaget arbetat med att identifiera upphandlingar av eller till samhällsviktig verksamhet?

Med samhällsviktig verksamhet avses sådan verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. Mer information finns på www.msb.se .

Svar: En större del av trafiknämndens upphandlingar syftar till att upprätthålla samhällsviktig verksamhet.

Samtliga upphandlingar, förlängningar av befintliga avtal eller andra större förändringar ska föregås av en särskild säkerhetsskyddsbedömning som syftar till att identifiera ifall särskilda skyddsvärda tillgångar (verksamhet/ information) finns, bedöma konsekvenser, hot och sårbarheter. Vidare ska den särskilda säkerhetsskyddsbedömningen leda till krav på säkerhetsskyddsåtgärder.

I vissa avtal ställs därutöver krav på deltagande i krisövningar, krisberedskapsplaner och – i vissa fall – tillhandahållande av resurser i en krissituation.

2. Hållbarhet

Har nämnden/bolaget genomfört upphandlingar under 2021 där hållbarhet inte har beaktats?

Svar: Nej.

3. Konkurrens vid upphandlingar

Finns det områden/branscher där ni upplever bristande konkurrens?

Svar: Generellt får konkurrenssituationen anses vara god. Det finns vissa områden där konkurrensen är begränsad, gäller bl a områden inom bana, el, signal och tele.

4. Överprövningar

Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under 2021 samt hur många av dem som nämnden/bolaget har vunnit.

Antal överprövningar 2021	Antal vunna mål 2021
7 st.	7 st.

5. Avtalsförvaltning och avtalsuppföljning

Frågorna avser nämndens/bolagets arbete med avtalsförvaltning och avtalsuppföljning av ingångna avtal där den egna nämnden/bolaget är direkt avtalspart. Endast huvudavtal redovisas (dvs inte eventuellt tillkommande tilläggsavtal).

5.1 Antal förvaltade avtal

Redovisa antalet avtal som nämnden/bolaget förvaltar per den sista december 2021.

	Antal avtal 2021
Avtal enligt LOU/LOV/LUF/LUFS/LUK	135 huvudavtal (beroende på definition)

5.2 Genomför nämnden/bolaget uppföljning av de ingångna avtalen?

Svar: Ja. Ovan angivet antal kommer från vårt upphandlingsverktyg. Således finns det med största sannolikhet fler avtal som inte gått via sektion inköp och upphandling. På förvaltningen finns t.ex. många markavtal, abonnemang, principöverenskommelser etc. Uppföljning sker i olika utsträckning och omfattning beroende på avtalets typ.

5.3 Har nämnden/bolaget beslutade rutiner och processer för avtalsuppföljning?

Svar: Ja, finns beskrivet i trafikförvaltningens huvudprocesskarta.

5.4 Följer nämnden/bolaget upp effekten av de ingångna avtalen i relation till avtalens krav eller mål?

Svar: Ja, uppföljning av avtalens krav sker inom ramen för den operativa uppföljningen. Arbetet med att etablera strategisk analys av avtalen är under etablering och har kommit längst gällande trafikavtalen.

5.5 Dokumenterar nämnden/bolaget uppföljning och utvärdering av ingångna avtal på ett systematiskt sätt?

Svar: Resultat av strategisk analys och utvärdering av avtal dokumenteras.

6. Organisation och bemanning

Redovisa hur många årsarbetare inkl. konsulter som arbetar med inköp och upphandling. Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har arbetsuppgifter i inköpsprocessen, redovisas en uppskattning av andelen. Medarbetare som avropar från avtal (ute i verksamheten) räknas inte med.

Beställarverksamheter (TF och HSF) redovisar under 6.1, övriga nämnder och bolag redovisar under 6.2.

6.1 Antal årsarbetare som arbetar med beställarverksamhet (frågan besvaras endast av TF och HSF)

Svar: Inom sektion Inköp och upphandling arbetar cirka 25 årsarbetare med inköps- och upphandlingsfrågor. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation där cirka 1500 årsarbetare arbetar direkt eller indirekt med beställarverksamhet.

6.2 Antal årsarbetare som arbetar med inköp och upphandling

Roll	Antal årsarbetare 2021
Inköpare (avropare/beställare)	

Upphandlare	
Inköpscontroller	
Analytiker	
Inköps-/upphandlingschef	
Avtalsförvaltare	
Systemförvaltare	
Kategoriledare	
Inköpsassistent	
Övriga inköpsresurser	

6.3 Kompetens och bemanning

Anser nämnden/bolaget att ni har tillräckliga resurser och kompetens för att genomföra inköp i enlighet med gällande lagstiftning och regionens styrande dokument?

5.1 Svar: Vi har tillräckliga resurser för upphandlingsfasen dock är vi underdimensionerande i förstudie/planeringsfasen samt i förvaltningsskedet. Trafikförvaltningen lever inte upp till kraven i Region Stockholms inköpspolicy särskilt när det gäller moment som kan kopplas till det strategiska inköpet (2.1 styrande principer punkterna 3,4,5 och 7), för vissa specifika inköp (trafikaffärer) följs inköpspolicyn i större utsträckning.

7. Arbetssätt i inköpsprocessen

Redovisa gärna exempel på arbetssätt som kan spridas till andra nämnder och bolag i Region Stockholm.

7.1 Har nämnden/bolaget en utsedd inköpsansvarig person?

Svar: Ja

7.2 Har nämnden/bolaget upprättat en upphandlingsplan?

Svar: Ja

7.3 Har nämnden/bolaget under 2021 genomfört upphandlingar där ni t.ex. använt en ny metod, ett nytt affärsupplägg eller gjort en mer innovationsvänlig upphandling?

Svar: Ja, t ex upphandling av dynamiskt inköpssystem.

8. Implementering av kategoristyrt arbetssätt

Frågan besvaras endast av nämnder som fått ett utpekat kategoriansvar av regionfullmäktige (RS 2020-0054).

8.1 Har nämnden/förvaltningen beslutat om kategoriorganisation?
Exempelvis utsett kategoriansvarig, kategoriledare, kategoriteam och kategoriråd.

Svar: Trafikförvaltningen har utsett kategoriansvarig och kategoriledare för kategorin energi. Arbetet fortskrider och befinner sig i steg 3 i kategoristyrningsprocessen och kommer att gå över till steg 4 i närtid.

För kategorin bevakning, säkerhet och värdetransporter som skulle startas 2020 har ingen kategoriansvarig utsetts, vi har dock kategoriledarresurser för att klara av det kommande arbetet.

8.2 Vilka utmaningar har nämnden/förvaltningen stött på i sitt arbete med implementeringen av kategoriansvaret?

Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att Region Stockholm inför ett gemensamt arbetssätt enligt kategoristyrning men anser att detta måste inkluderas i Region Stockholms verksamhets- och målstyrning och att ett robust förändringsprojekt iscensätts.

För att kunna ta sig an en omfattande förändring som kategoristyrning kommer det att krävas en stor omställning i tvärfunktionellt arbete men även många resurser, antingen ytterligare resurser eller en omfördelning i befintlig verksamhet kommer att behövas. Vid tillsättande av fler resurser kommer andra beslutade planer hos förvaltningar och bolag att behöva omprioriteras.

Kategoriansvarig är en ny roll inom Region Stockholm som är avgörande för att kategoristyrning ska fungera på ett värdeskapande sätt. Enligt Regionens plan för införande av Kategoristyrning har kategoriansvarig ansvar för att en tilldelad kategori erhåller resurser, utarbetar mål och strategier samt upprättar planer för hur detta ska uppnås. Detta ställer stora krav på förvaltningar och bolag inom regionen, inte bara utifrån kompetens utan även tid och resurser.

Då rollen som kategoriansvarig liksom kategoriteam, kategoriråd, genomförandeteam och kategoriledare, ska genomföras av befintlig verksamhet behövs fastställas viken budget detta ska belasta och då det troligtvis kommer att krävas en utökad budget för detta arbete behöver detta även förankras/tydliggöras i regionens övergripande verksamhetsplan/-mål.

Det finns även utmaningar med styrmodellen där nämnderna utses till ansvariga för kategorierna och dess framdrift, detta ansvar flyttas sedan till en anställd inom den egna nämnden s.k. kategoriansvarig (se ovan för information om rollen). Denne får då hela uppdraget med att implementera kategorin och bedriva nödvändig förändringsledning, en uppgift som är svårgenomförd givet att uppdraget är tvärorganisatorsikt och omfattar hela Regionen. För att öka sannolikheten att implementeringen lyckas bör styrmodellen justeras så till vida att en exekutiv sponsor utses, som får ett helhetsansvar för implementeringen av kategoristyrning. I dagsläget saknas ansvarig för implementeringen vilket leder till suboptimeringar och att framdriften är beroende av frivillighet och konsensus.

9. Lager av skyddsutrustning

Frågan besvaras endast av sjukvårdsproducerande nämnder och bolag och syftar till att följa upp regionfullmäktiges beslut i frågan i juni 2020.

9.1 Hur har nämnden/bolaget arbetat för att säkerställa tillgång till minst en veckas normalförbrukning av skyddsutrustning?

Svar:

10. Övrigt

Är det något övrigt kring inköpsarbetet 2021 som nämnden/bolaget vill lyfta fram?

Svar: Det finns ett behov av att ytterligare utveckla inköpsarbetet, t ex genom ett regiongemensamt beställningssystem.

Region Stockholm

Externa bidrag

Nämnd/Bolag **Trafiknämnden/trafikförvaltningen** Period 2021-12-31

Anvisning

Mottagare anges med organisationsnummer och fullständig benämning, förkortningar skrives ut.
Bidrag redovisas med totalbelopp för respektive mottagare. Vid förekomst av olika bidragstyper till samma mottagare redovisas respektive bidragstyp var för sig.
Information om vad bidraget avser ska anges under Beskrivning.
Ange under vilken kontokod i Cognos Controller som bidraget bokförts.
Om bidraget avser exempelvis projektstöd som betalas ut portionsvis under loppet av flera år, anges det totala beviljade beloppet under Beviljat belopp.
Upplupna eller återbetalda bidrag från tidigare år som har återförts under året redovisas på motsvarande sätt som framgår ovan.
Summa lämnade bidrag (kontokod 5899) ska överensstämma med det belopp som framgår av kontokod 5899 mot externa motparter i Cognos Controller.
Belopp anges i tusental kronor.

Diarienr	**Orgnr**	**Namn**	**Belopp (Tkr)**	**Kontokod**	**Beviljat belopp**
Bidrag lämnade under året			*Bokfört under perioden*		*Avser projektstöd*
TN 2017-0010	202100-6297	Trafikverket	4 700	5851	4 700
SL 2015-0297	212000-2890	Österåkers kommun	1 974	5851	1 974
	212000-0068	Huddinge Kommun	1 190	5851	
	212000-0027	Vallentuna Kommun	2 441	5851	
	212000-2890	Österskärs kommun	20	5851	

		Summa lämnade bidrag under året	**10 325**		
		Summa lämnade bidrag under året (kontokod 5899)	**0**		

Återförda bidrag från tidigare år

		Summa återförda bidrag under året	**0**		

Totalsumma	**10 325**
Totalsumma kontokod 5899	**0**

Redovisat belopp vid kontokod 5899 i Cognos Controller mot extern motpart	10 325

Avvikelse mot Cognos Controller	**0**

Beskrivning	**Bidragstyp / Finansiering**	**Övriga kommentarer**
I samband med en större ombyggnation som Trafikverket ska genomföra i Citybanan har trafikförvaltningen kommit överens med Trafikverket att Trafikverket samtidigt ska installera dvärgsignaler för att möjliggöra nattuppställning i Citybanan för pendeltåg. Överenskommelsen innebär att trafikförvaltningen står för den merkostnad det innebär att installera dvärgsignalerna. Trafikverket kommer sedan äga och underhålla desamma.	Delfinansiering av projekt mellan myndigheter	
Genomförandeavtal - Planskildhet för Båthamnsvägen ersättning, Österåkers kommun. Detta avser kostnader för bygg och projektledning för Österåkers kommuns del av anläggning vid Båthamnsvägen.	Delfinansiering av projekt mellan myndigheter	
Cykelparkering Fullerstatorget södra, vid bussterminalen i Huddinge C, cykelparkering Forelltorget, cykelparkering mellan Kommunalvägen och Forelltorge	Bidrag/stöd som finansieras av enbart statliga medel (ex. anslag 1:1)	
Infartsparkering Bällstaberg	Bidrag/stöd som finansieras av enbart statliga medel (ex. anslag 1:1)	
Cykelparkering Österskärs station	Bidrag/stöd som finansieras av enbart statliga medel (ex. anslag 1:1)	

XXX		
XXX		
XXX		
XXX		
XXX		
XXX		