Trafiknämnden/trafikförvaltningen

VERKSAMHETSBERÄTTELSE December 2020

Förvaltningschefen har ordet

Under större delen av 2020 har Stockholm liksom resten av Sverige och världen tvingats hantera en samhällskris av sällan skådat slag till följd av covid-19 pandemin. Världsekonomin liksom den svenska ekonomin har gått in i recession med kraftigt fall i BNP. Den globala pandemin har förändrat förutsättningarna för verksamheten under året och förväntas så göra även under 2021 och 2022. Folkhälsomyndigheten och regeringen har 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 en vanlig vardag över hela året uppgick till 64,5 procent av 2019 års volym och minskade från 2,9 miljoner påstigande till 1,9 miljoner vid utgången av 2020. Värt att nämna är att januari och februari inte påverkades av pandemin, utan hade normala resenärsvolymer. Som en följd av pandemin har biljettintäkterna minskat med 3,4 mdr kronor jämfört med 2019 och med 3,9 mdr kronor mot budget 2020.

Trafikförvaltningens mål är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i transportsamhället och resenären ska känna ett stort förtroende att resa kollektivt i Stockholmsregionen. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen kört med fullt trafikutbud, trots det kraftigt vikande resenärsunderlaget och genom tydlig kommunikation minskat trängseln, sedan pandemins början i mars. Den 18 december kom Folkhälsomyndigheten med rekommendationen att samtliga resenärer i kollektivtrafiken ska bära munskydd i rusningstrafik med start den 7 januari. Trafikförvaltningen säkrade under jul- och nyårshelgen såväl möjlighet att köpa munskydd i nära anslutning till kollektivtrafiken, som möjlighet att hämta munskydd avgiftsfritt i SL-center mot uppvisande av giltigt färdbevis samt genomförde ytterligare en informationsinsats om de allmänna råden till resenärerna.

Under huvuddelen av 2020 har trafikförvaltningens verksamhet inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser har styrts om 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 minska smittspridning, trängsel och hålla avstånd. Fokus har också varit att säkra driftspåverkande upphandlingar och genomförandeprojekt samt kritisk kompetens inom de olika verksamhetsdelarna och utifrån ett helhetsperspektiv.

Följaktligen har inte förutsättningarna funnits att kunna nå samtliga mål och uppdrag som tilldelats nämnden inför verksamhetsåret 2020, i enlighet med årets verksamhetsplan, men arbetet med uppdragen har trots det framskridit bra under året. Av 28 fullmäktigeuppdrag har 22 uppdrag avslutats och majoriteten av pågående uppdrag löper enligt plan. Arbetet att bygga för framtiden har också fortsatt trots pandemin, bland annat har det nya tunnelbanefordonet C30 introducerats i trafiken och leverans av det första nya X15 P till Roslagsbanan har skett. Vidare har Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad fortsatt att färdigställas,

liksom tvärbanans utbyggnad till Kista och arbeten med Spårväg City och byggandet av bussterminal Slussen.

Trafikförvaltningens huvudsakliga uppdrag att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar är betydelsefullt och utmanande. I början av året var åtta av tio resenärer nöjda med kollektivtrafiken. Uppdraget genomförs utifrån resenärens och regionens behov och utförs i en tid och omvärld i stark 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.

Trafikförvaltningen kommer att fortsatt ha som målsättning att, som 2020, även under 2021 upprätthålla full trafik trots färre resenärer samtidigt som det på sikt, när restriktionerna hävts, planeras för att 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 2020 har ersättning erhållits för perioden mars till juni och uppgick till 1,3 mdr kronor.

Fortsatt beskrivning av trafikförvaltningens verksamhet under 2020, uppdrag, mål, risker och verksamhetens viktiga händelser samt en utblick 2021 finns att läsa i denna verksamhetsberättelse.

Innehållsförteckning

1. Inledning 6
1.1 Väsentliga händelser 7
2. Styrning och ledning 11
2.1 Verksamhetsfakta 11
2.2 Styrning av nämnd och bolag 11
2.3 Långsiktiga strategiska planer 12
2.4 Mål 13
2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer 14
2.4.2 Nämndspecifika mål och indikatorer 24
2.5 Uppdrag 32
2.6 Aktiviteter 32
2.7 Intern kontroll 32
2.7.1 Arbetet med intern kontroll 32
2.7.2 Resultat och analys från riskbedömningen 33
2.7.3 Försäkran 33
2.7.4 Regelefterlevnad 34
2.8 Produktivitet 36
3. Verksamhet 38
3.1 Avtal och upphandlingar 38
3.2 Verksamhet, övrigt 39
3.3 Resande i kollektivtrafik 40
3.4 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv 42
4. Ekonomi 43
4.1 Resultat 43
4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget 44
4.1.2 Specifikation över extern medfinansiering avseende investeringar 47
4.1.3 Specifikation av övriga statsbidrag 47
4.1.4 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal 48

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 48
4.3 Investeringar 49
4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser i investeringsobjekt 49
4.3.2 Utfall i jämförelse med budget 53
4.3.3 Investeringsobjekt 54
4.4 Försäljning av fastigheter 61
4.5 Balansräkning 61
4.6 Kassaflödesanalys 62
5. Personal 63
5.1 Attraktiv arbetsgivare 64
5.2 Strategisk kompetensförsörjning 65
5.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete 66
5.4 Helårsarbeten 67
5.5 Sjukfrånvaro 67
6. Digitalisering 69
6.1 Pandemins effekt på digitalisering 69
6.2 Digital kompetens 70
6.3 Digital tillgänglighet 70
7. Pågående rättsprocesser (tvister) 71
8. Ledningens åtgärder 71
9. Övrigt 74
10. Förväntad utveckling 2021 74
11. Bilagor 75
12. Nämnd-/styrelsebehandling 75

1. Inledning

Trafikförvaltningen bidrar till region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under året har Stockholm och världen kastats in i en samhällskris till följd av covid-19 pandemin som ingen upplevt tidigare. Folkhälsomyndigheten har uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik samt också ålagt trafikförvaltningen att minska trängseln på tåg, bussar och fartyg. Omfattande informationsinsatser har genomförts med budskapet ”res inte med kollektivtrafiken” samtidigt har trafiken fortsatt att köra i full omfattning. Resandet har under året sjunkit kraftigt och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt nästa år. Trafikförvaltningen har trots de utmaningar som covid-19 pandemin inneburit upprätthållit en stabil produktion och verksamhet.

Trafikförvaltningen har under året arbetat med scenarier för krishantering samt resandeprognoser och intäktsprognoser som stöd för uppföljning och planering. En viktig del i arbetet har varit omvärldsbevakning och fördjupade analyser av attityder, resebeteenden och trängsel för att få ökad förståelse och underlag för kort- och långsiktig hantering av pandemin.

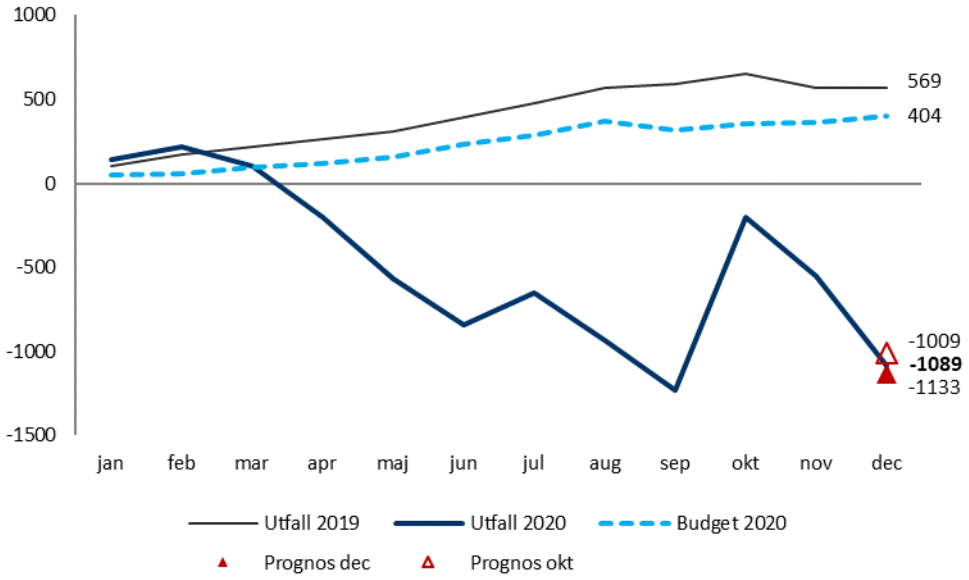
Nämndens samtliga mål och uppdrag enligt verksamhetsplanen för 2020 har inte kunnat uppnås som en konsekvens av covid-19 pandemin.

Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men i början av mars vek biljettförsäljningen nedåt vilket fortsatte med stor kraft. Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför stora ekonomiska utmaningar. Finansieringsfrågan framledes för att fortsatt upprätthålla ett fullt trafikutbud trots stort intäktstapp, har ännu inget fullständigt svar. Ett statligt bidrag har utgått för biljettintäktsbortfallet perioden mars till juni men därefter har ingen ersättning erhållits för året.

Årets resultat uppgår till -1 089 mkr och understiger budget med 1 493 mkr. Biljettintäkterna minskar med 3 871 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. I utfallet ingår ett statligt bidrag på 1 332 mkr som kompenserar för biljettintäktsbortfall på grund av covid-19 pandemin. Reavinsten kopplad till fastighetsförsäljningen av Hornsbergs bussdepå ger en engångsintäkt på 686 mkr. Trafikkostnaderna understiger budget med 608 mkr och drift och underhåll överstiger budget med 243 mkr främst kopplat till saneringsåtgärder avseende fastighetsförsäljningen av depå i Hornsberg (drift och underhåll exklusive saneringsåtgärderna är 22 mkr lägre än budget). Kapitalkostnaderna understiger budget med 116 mkr.

[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 FUT:s investeringsverksamhet bedrivs. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.

Diagram: Resultat 2020 jämfört med resultat 2019 och budget 2020.



Investeringsutfallet uppgår till 5 870 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 79 procent jämfört med budgeterat 7 472 mkr och 96 procent i jämförelse med senaste prognosen om 6 121 mkr.

Resandet har minskat drastiskt som en effekt av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag 2020 har minskat med 35,5 procent jämfört med 2019. För kollektivtrafiken på vatten har antalet resenärer minskat med 45,9 procent jämfört med 2019.

Antal anställda var per sista december 898 varav 847 tillsvidareanställda och 51 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 88. Kompetensförsörjning är fortsatt ett viktigt fokusområde för förvaltningen.

1.1 Väsentliga händelser

Inledningsvis beskrivs viktiga händelser och åtgärder som covid-19 pandemin inneburit för verksamheten utifrån trafik och resande samt även hur investeringsverksamheten påverkats. Vidare beskrivs hur pandemin har förändrat arbetssätt och mötesformer. Situationen kommer fortsatt att påverka verksamheten under lång tid framöver. Därefter beskrivs andra väsentliga händelser under året.

Trafik och resande
Resandet har kraftigt minskat sedan mitten av april för att vid årets slut landa på 64,5 procent av föregående års resande i kollektivtrafiken på land. Värt att nämna

är att januari och februari inte påverkades av pandemin, utan hade normala resenärsvolymer.

Under perioden har i två steg tecknats nya interimistiska avtal med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande. Avtalen sträcker sig fram till 31 mars.
Detta gäller avtal som har VBP[2] som ersättningsmodell och som under perioden med interimsavtal ersätts av en produktionsbaserad modell. För samma period har även tilläggsavtal tecknats med trafikutövare för att hantera beslutet att mätningar, avseende Upplevd kvalitet (Nöjd kund), inte genomförs som brukligt vilket leder till avsteg från incitamentsmodellen med MTRP[3].

Stort fokus har lagts på att minska smittspridningen och trängseln i trafiken. Trafikförvaltningen har haft omfattande kommunikationskampanjer och information i många olika kanaler där resenärerna uppmanats att inte resa, om man inte måste, samt att hålla avstånd då man reser. Specifika förstärkningsinsatser har vidtagits i trafiken där trängseln varit som störst, exempelvis resande till och från större sjukhus samt vissa avgångar i skärgårdstrafiken. Den 18 december kom Folkhälsomyndigheten med rekommendationen att samtliga resenärer i kollektivtrafiken ska bära munskydd i rusningstrafik med start den 7 januari.

Sjötrafiken har reducerat antalet sittplatser ombord till cirka 50-70 procent för att förhindra smittspridning och undvika trängsel. Ingen reducering av antalet avgångar har gjorts, däremot har förstärkningstrafik satts in för att säkerställa att ingen passagerare lämnats kvar på ö. De bofasta har under hela tiden haft företräde till skärgårdstrafiken.

Beslut togs i april om att tillfälligt stoppa biljettkontrollerna för att se över hanteringen av kontroller. Kontrollanterna informerade då istället om förhållningsregler i kollektivtrafiken samt utförde trängselobservationer i trafiken. Biljettkontrollen har under pandemin fått justera sitt arbetsupplägg både för att observera trängsel samt för att bidra till biljettintäktssäkring. Under sommaren startade utpasseringskontroller på samtliga trafikslag, efter att parterna nått en överenskommelse så att kontrollerna skulle kunna genomföras på ett säkert sätt, och under oktober månad startade ombordkontroller på alla spårfordon i lågtrafik.

I oktober informerade också trafikförvaltningen att alla måste ha en giltig biljett på bussen för att någon vecka senare börja lämna ut tilläggsavgifter till dem som inte hade en aktiverad reskassebiljett.

Att förhindra fuskåkning har varit, och fortsatt är, ett prioriterat område liksom att resenärerna ges möjlighet att aktivera sina biljetter i främst buss och spårvagnstrafik. I mars beslutade trafikförvaltningen på eget initiativ att stänga framdörrarna på bussar i trafik. Installation av skyddsglas vid förarplats i bussar kunde påbörjas i december, med start i Norrtälje. Detta möjliggör återgång till påstigning vid framdörrarna och därmed återtagande av intäktssäkring i

[2] VBP är förkortning för Verifierad Betalade Påstigande

[3] MTRP är förkortning för MTR Pendeltågen AB

bussverksamheten. Utrullningen fortsätter successivt framöver vid de olika depåerna.

Investeringsverksamhet
Hantering av covid-19 pandemin relaterat till leverantörer har präglat perioden med genomgång av avtalsklausuler, säkerhetsavstånd på arbetsplatser, arbetskraftsvillkor samt alternativa sätt att besiktiga varför alla investeringsobjekt har fortlöpt under året. Covid-19 pandemin har dock påverkat investeringsverksamheten inom många områden och kan eventuellt innebära framtida förseningar och ökade investeringsutgifter. Leveranser av material från leverantörer eller underleverantörer, bortfall av resurser, resmöjligheter internationellt, besiktningsorganisationer som inte tillåter sin personal att arbeta på fält med möjlighet att stänga av trafik för att utföra planerade åtgärder, är ytterligare exempel på konsekvenser av pandemin. Trafikförvaltningens arbete med att minimera de negativa effekterna på investeringsverksamheten har gett resultat.

Arbetssätt och möten
Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat hela perioden från mars och framåt. Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt.

Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala. I enlighet med fullmäktiges beslut genomförs även nämndsammanträden digitalt. Perioden har innehållit extra nämnder för hanteringen av beslut och information hänförliga till covid-19 pandemin samt frekvent återkommande möten för trafiknämndens presidium.

Situationen med covid-19 pandemin har medfört omfattande informationsinsatser till resenärer (anslag, annonser, översättningar). Informations- och andra insatser har även genomförts i förvaltningens kontorslokaler.

Slutligen har serviceförvaltningens arbete med ombyggnationer av resterande kontorslokaler för trafikförvaltningen (Lindhagensgatan 100 och Lindhagensterassen) förskjutits i tiden och har startats upp igen i slutet av året.

Väsentliga händelser i övrigt
Trots ett år med covid-19 pandemi och helt andra förutsättningar för trafikförvaltningen, har arbetet framskridit mycket bra. Många väsentliga händelser inom verksamheten har skett och nedan återges ett urval.

- Trafikstart för det nya fordonet, C30, på tunnelbanans röda linje. Tio fordon är levererade vilket innebär att fem fullängdståg kan köras. Fordonen kommer successivt ersätta C20 och Cx på linjen.
- Leverans och driftsättning av nya fordonet A35 till Tvärbanan.
- Uppgradering av tunnelbanefordonen, C20, är godkänd för serieproduktion. Ombyggnaden sker löpande och alla vagnar (271 st) skall vara moderniserade år 2023.

- Roslagsbanans nya Vallentunadepå har slutbesiktigats samt att planskildhet och dubbelspår i Täby Kyrkby liksom upprustning Lindholmen-Kårsta har levererats.
- De första nya fordonen till Roslagsbanan, X15p, har levererats för provkörning.
- Kista- och Solnagrenen har kopplats ihop under sommaren och trafikstart till Bromma flygplats förberetts.
- I augusti startade den nya Vaxholmspendeln som ska gå tur och retur mellan Vaxholm och Strömkajen. Pendelbåtslinjen 83, som blir mer tidseffektiv, körs av Blidösundsbolaget och avser ett försök på 2+1 år.
- I slutet av mars lanserades 72-timmars biljetter i SL-appen.
- I maj lanserades ny version av SL-appen. Resor med kommersiella aktörer visas sedan februari i appen.
- Ny web SL.se har lanserats och vann hos IDG[4] kategorin Bästa resesite 2020.
- Biljettköp med kontaktlös teknik har genomförts i produktionsmiljö och pilot genomfördes i kollektivtrafiken. I början på 2021 produktionssätts och lanseras tjänsten.
- Under året infördes trygghetschatten (i app och web). Det totala antalet resenärskontakter har ökat med cirka 30 procent sedan chatten infördes i september.
- Första version av Trängselinformation lanserades i början på oktober i SL webb och app.
- Trafikmätningssystem, TMS, som ger passagerarräkningsunderlag för lokalbanor och pendeltåg har lanserats.
- Lansering även av molntjänsten Fordonspositioner realtid. Sedan december kan realtidspositioner hanteras för bussar och öppen data kan skickas vidare till Samtrafiken. Först ut är bussar inom avtalsområdena Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna samt Ekerö. Utrullningen fortsätter för övriga avtalsområden.
- En stor del av IT-nätverk med centrala brandväggar har flyttats till den nya IT-leverantören, CGI, och transitionen bedöms var helt klar under första kvartalet 2021.
- Trafikförvaltningen tilldelades i juni 2020 regionens miljöpris för att ha uppnått 100 procent förnybara drivmedel inom busstrafiken.
- Dispens för trafikering i miljözon med Euro-5 klassade fordon har i november beviljats av Trafikkontoret, Stockholm stad. Dispensen gäller för all SL-busstrafik under perioden från 1 januari 2021 till och med 6 juni 2021.

4 IDG, international data group

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 på vatten och dess infrastruktur. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Till stöd för trafiknämnden finns två beredningar, Tillgänglighets- och framkomlighetsberedningen och Sjötrafikberedningen samt ett utskott, Sjötrafikutskottet.

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 också 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 inom AB Storstockholms Lokaltrafik.

2.2 Styrning av nämnd och 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.

Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag/aktiviteter 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

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.

Programmets antagande föregicks av en bred förankring i form av samråd och remiss med länets aktörer. Region Stockholm har en viktig roll men har inte ensam rådighet över alla beslut och åtgärder som krävs för att nå målen. För ett framgångsrikt genomförande behövs därför fortsatt dialog och aktivt analys- och åtgärdsarbete av regionen och övriga aktörer.

2.4 Mål

Under huvuddelen av 2020 har trafikförvaltningens verksamhet inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamheten och resurser har styrts om för att fokusera på att trafiken ska rulla och kärnverksamheten ska fungera. Fokus har också varit att säkra driftspåverkande upphandlingar och genomförandeprojekt samt kritisk kompetens inom de olika verksamhetsdelarna och utifrån ett helhetsperspektiv.

Vidare har trafikförvaltningen under det gångna året startat upp flera aktiviteter som följer utvecklingen av resandet, nya resmönster samt krav på ökad trafikinformation och behov av förändrat sortiment. Syftet är att förstå hur kollektivtrafiken behöver utvecklas framåt med hänsyn till nya förutsättningar efter pandemin.

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik under 2020 har förändrats. Uppdraget har varit att uppmana att resenärerna att undvika att 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. Ambitionen är trots det, fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Rubrik	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Mål-upp-fyllelse*
Attraktiva resor	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**		>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik		>=96%	>=96%	▬
Trygga resor	**Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar**		>=79%	>=79%	▬
Effektiva resor	**Kostnad per personkilometer, SL-trafiken**	5,14kr	<=3,35kr	<=3,35kr	▬
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 859	>=3 037	>=3 037	▬
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	47,5%	>=51,5%	>=51,5%	▬
Hållbara resor	**Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram**	33%	>=80%	>=80%	■
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	57%	>=58%	>=58%	●
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93%	>=93%	>=93%	●
Tillgänglig och sammanhållen region	**Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)**	80%	>=80%	>=80%	●
	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%	●

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

Till följd av pandemin har trafikförvaltningens möjlighet att genomföra resenärsmätningar ombord pausats för att minska smittspridning. För 2020 finns inget utfall för nöjda och trygga resenärer.

2.4.1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkade resultatet kraftigt negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Årets resultat uppgår till minus 1 089 mkr och understiger budget med 1 493 mkr. I enlighet med fullmäktiges tertialrapport

räknas intäktsbortfallet av i bedömningen om huruvida trafikförvaltningens verksamheter når resultatkravet. Målet bedöms därmed vara uppnått. Se vidare avsnitt 4.2 Åtgärder för en ekonomi i balans.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav *(Regionfullmäktige)*	-1 089 mkr	569 mkr			

Kommentar
Den pågående pandemin påverkade resultatet kraftigt negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Årets resultat uppgår till minus 1 089 mkr och understiger budget med 1 493 mkr. I enlighet med fullmäktiges tertialrapport räknas intäktsbortfallet av i bedömningen om huruvida trafikförvaltningens verksamheter når resultatkravet. Målet bedöms därmed vara uppnått. Se vidare avsnitt 4.2 Åtgärder för en ekonomi i balans.

Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar

Den pågående pandemin med minskad biljettförsäljning har påverkat rörelseresultatet kraftigt negativt. Årets rörelseresultat täcker dock både driftkostnaderna och ersättningsinvesteringar.

Hållbar investeringsutveckling

För att bidra till målet hållbar investeringsutveckling har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter för att utveckla investeringsstyrning. Bland annat kan nämnas:

- Implementering av riktlinjen för investeringar (ÅIP); investeringsriktlinjens populärversion används i verksamheten och krav omhändertas i det löpande beslutsfattandet och styrningen. Nya mallar för investeringsbeslut per fas är under framtagande.
- Rapportera och styra; pågående införande och utveckling av TKI-modell och styrmetod samt status- och ekonomirapportering för projekt och program.
- Vidareutveckling systemutveckling; systemutbyggnad färdigställd för automatberäkningar avskrivningskostnader och kravställning 10 årig planering för drift och investeringar pågår.
- Successiv analys; en process och metodbeskrivning av hur TF enhetligt ska arbeta och vilka underlag som krävs i processen är framtagen. Nya kalkylblock och grundkalkylmallar för att möjliggöra en konsekvent enhetlig kostnadsbedömning som tar hänsyn till samtliga kostnader och utgifter tillsamman med en osäkerhetsbedömning. Slutförande och kommunikation av detta beräknas ske under T1 2021.
- Intern kontroll; att förbättra den interna kontrollen har främst fokuserat på förbättringar inom konsultförsörjning och inköpsprocesserna.

För att bidra till målet långsiktigt ekonomisk uthållighet och hållbar investeringsutveckling belyser trafikförvaltningen kollektivtrafiksystemets utvecklingsbehov över tid och har i detta en bred ansats kring samhällsnytta, intäkter och kostnader.

Under 2020 har trafikförvaltningen genomfört utredningar som avser att identifiera, analysera och ta fram huvudalternativ för de strategiska investeringar i det befintliga trafiksystemet som krävs för att möta förändringar till följd av utbyggnaden av tunnelbanan. Trafikförvaltningen har även planerat de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana.

Indikator (rapporteras per år)	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%
Kommentar Samtliga genomförandebeslut under 2020 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%
Kommentar Åtgärdsvalstudier som påbörjats 2020 enligt nya riktlinjen kommer innebära genomförandebeslut först kommande år. Genomfördandebeslut som fattats 2020 har föregåtts av arbete i sk utredningsfas, enligt föregående investeringsriktlinje.					
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.					

2.4.1.2 En hållbar regional utveckling

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 regioner och landstings 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 krav avseende social hållbarhet för aktuell typ av upphandling.
För att uppnå en enhetlig tillämpning av leverantörer använder trafikförvaltningen sedan 2019 ett nytt formulär för egenrapportering för hållbara leverantörskedjor framtaget av Upphandlingsmyndigheten.

Indikator (rapporteras per år)	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

Kommentar
Trafikförvaltningen har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter i enlighet med Region Stockholms styrande dokument inom social hållbarhet.
• jämställdhet och jämlikhet inklusive HBTQ; ja
• nationella minoriteter; ja
• barns rättigheter; ja
• delaktighet för personer med funktionsnedsättning; ja

Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Trafikförvaltningen strävar för att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan. Målet bedöms uppnås 2020 mot bakgrund av att:

- Användningen av förnybar energi är fortsatt hög. De nyaste trafikavtalen kräver 100 procent förnybar el, värme och kyla och sedan flera år krävs 100 procent förnybar el.
- Senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering, såsom sparsam körning, ruttoptimering (ex. körning till och från depå), innovativ teknik som elektrifiering och högre beläggningsgrad (antal passagerare i bussarna). Hundra procent av bussflottan drivs sedan 2018 på förnybara drivmedel vilket uppmärksammades i juni då förvaltningen tilldelades regionens miljöpris.
- Under året har de första helelektriska ledbussarna i bussflottan, fyra i Barkarbystaden, tagits i trafik och SL har därmed 14 elbussar sammanlagt i trafik.
- Sjötrafiken kommer till årsskiftet 2020/2021 att ha gått upp från 20 till 50 procent förnybart drivmedel i sjötrafiken.

Miljömålen om minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider på väg och vatten uppnås inte för 2020. 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 tidigare år. Detta får en tydlig effekt på beräknade procentuella förändringar i utsläpp av framförallt partiklar i förhållande till personkilometrar jämfört med basåret 2011.
Inom investeringsverksamheten har arbetet med att genomföra åtgärder i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan ska minska samt att implementera ny klimatreducerande krav fortlöpt under året.
Se vidare bilaga Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp) *(Regionfullmäktige)*	-18,9	-13,2		>=-9%	>=-9%

Kommentar
Totalt har energiförbrukningen för värme-, el- och kyla minskat med 5,8 % relativt 2019 och med ca 19 % relativt 2011. Om trenden fortsätter bedöms målet nås med god marginal till år 2021 (10 procents reduktion). Merparten av energisparåtgärderna under 2020 har genomförts i pendeltågs- och tunnelbanedepåerna samt i delar av Citybanan genom metodisk optimering blandad med viss upprustning. Flera bussdepåer har också minskat sin energianvändning där fokus bland annat har varit på mer energieffektiv uppvärmning av bussar inför avfärd.

Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget *(Regionfullmäktige)*	0%	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%	0%		>=-10%	>=-10%

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)*	2			>=6	>=6

Kommentar
Under år 2020 har trafikförvaltningen fastställt en ”Rutin för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringar” och mål för avdelningen Investeringsprojekts verksamhet har satts.

Antal bygg- och anläggningsinvesteringar med målsättning om att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent: 2 st. Denna indikator tillkom i juni 2020. Krav med mål att minska klimatpåverkan inarbetas successivt in i nya projekt/upphandlingar. Under år 2020 har 25 projekt i sin kravställning och/eller i samverkan med entreprenör genomfört åtgärder med syfte att reducera klimatpåverkan i byggprocessen. Tolv av dessa projekt har dessutom satt upp mål för klimatreducering.

Arbetet med att hitta effektiva krav och åtgärder pågår och bland annat diskuterar några projekt att utöver krav på material och varor även ställa krav på att minst 20 procent av energianvändningen från fordon och arbetsmaskiner ska täckas av förnybar elenergi eller biodrivmedel (utöver reduktionsplikt). Även arbete med att hitta effektiva arbetssätt anpassade efter projektets förutsättningar pågår. Bland annat så genomför två projekt klimatkalkyler på delar av investeringen och resultatet från dessa är del av beslutsunderlag för vägval till konstruktionslösningar och gestaltning.

Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt *(Regionfullmäktige)*	6			>=2	>=2

Kommentar
I RiMiljö finns 6 nya krav avseende Klimatprestanda för material (Armeringsstål vid tillverkning, Konstruktionsstål vid tillverkning, Platsgjuten betong/cement för hus, Platsgjuten betong/cement för anläggning, Prefabricerad betong och Asfalt)

Region Stockholms miljöpåverkan ska minska

Trafikförvaltningen arbetar med hållbarhet med fokus på att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende miljöpåverkan. Målet bedöms att uppnås 2020.
Fortsatt positiv utveckling avseende arbete med hållbar miljöpåverkan, exempelvis drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel sedan 2018 och energianvändningen har minskat.

Se även mål Hållbara resor samt bilaga Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten och följs upp tertialvis av trafikförvaltningens ledningsgrupp. Allvarligare säkerhetshändelser, i trafiken och pågående projekt, följs upp månadsvis vid behov. Under våren gick förvaltningen upp i förstärkt stabsläge för att hantera effekterna av pandemin. Erfarenheter och lärdomar från covid-19 krisen tas med i det fortsatta arbetet med att systematiskt utveckla krishantering.

Trafikförvaltningen övar årligen sin krisledningsorganisation. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen. Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförs med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och har fortsatt under 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade *(Regionfullmäktige)*	6%		◆	>=50%	>=50%
Kommentar Ledningssystemet är under uppbyggnad men inte infört i sin helhet.					
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser *(Regionfullmäktige)*	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)*	10%		◆	>=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. Aktiviteter för åtgärder inom					

klimatområdet släpar efter men i 2020 års klimat-, risk- och sårbarhetsanalys (gällande för 2021) läggs ett avsevärt större fokus inom detta område.

Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	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

Den pågående pandemin har under året inneburit att antalet resande sjunkit med 35,5 procent och att biljettintäkter minskat kraftigt. Fokus under året har därför varit att upprätthålla en robust trafik samt säkra kärnverksamheten dvs att planera, utveckla och handla upp trafiken. Många delar av verksamheten har situationsanpassats till det nya läget. Arbetet med trafikförvaltningens effektiviseringsplan har intensifierats ytterligare och innebär bl a att sänka kostnaderna under nästa år med 10 procent av administrationen. Arbetet har redovisats i ett separat yttrande över promemoria: Effektiv administration inom Region Stockholm samt i VP 2021.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	2,4%	2,3%			Minska från år 2 019

Kommentar
Administrationens andel av totala kostnader för trafikförvaltningen inklusive SL uppgår 2,4 procent för året vilket är i nivå med föregående år (2,3 procent). Den marginella ökningen beror på att kostnaderna för köpta FM-tjänster från Serviceförvaltningen är högre än motsvarande kostnader i egen regi tidigare år.

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

Kommentar
Under år 2020 har trafikförvaltningen hanterat ett förhållandevis stort antal mål gällande överprövning av upphandling. Ansökningarna har i samtliga fall avslagits och några avgöranden har därefter överklagats av sökandena. Dessa mål pågår i andra instans under år 2021. Därutöver har två (2) ansökningar om överprövning avskrivits från vidare handläggning efter att förvaltningen, efter inkommen ansökan, avbrutit upphandlingarna.

Antalet slutligt avgjorda överprövningar år 2020, enligt regionens definition, uppgår till fem (5). Samtliga har avslagits.

Hög innovations- och digitaliseringsgrad

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 samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Under 2020 har ett arbete pågått med att ta fram en digitaliseringsstrategi för trafikförvaltningen, liksom en utvecklingsplan och förvaltningsplan för den digitala transformationen. Dessa planer skall beskriva vilka initiativ trafikförvaltningen bör fokusera på för att åstadkomma en lämplig digital transformation av organisationen.

I de fall där det identifierats tydliga behov av digitalisering har ett antal plattformsinitiativ startats, med förmågor inom AI och Machine learning. Plattformen som skall levereras under 2021 kommer i nästa steg nyttjas i den digitala transformationen. Andra leveranser inom området är biljett och betal, trafikinformation, transformation av infrastruktur och applikationsdrift samt en generisk modell för IT-utveckling och förvaltning.

Trafikförvaltningen utformar en ny forskning- och innovationsplan för åren 2020-2024. Trafikförvaltningen har under 2020 tagit fram förslag till en innovationsprocess, som en del i forsknings- och innovationsplanen. Innovationsprocessen är implementerad i trafikförvaltningens Forsknings- och innovationsråd sedan oktober 2020.

Se vidare avsnitt 6. Digitalisering.

Indikator (rapporteras per år)	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
Trafikförvaltningen har under 2020 tagit fram förslag till en innovationsprocess som en del av Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen (TN 2020-2043). Planen, och Innovationsprocessen, har godkänts i trafiknämnden september 2020.

Innovationsprocessen är implementerad i trafikförvaltningens Forsknings- och innovationsråd sedan oktober 2020 och arbetet har startat igång med bland annat genomgång av en ansökan till Innovationsfonden.

Innovationsgrad *(Regionfullmäktige)*	2				>=2

Kommentar
Innovationsprocessen är implementerad i trafikförvaltningens Forsknings- och Innovationsråd sedan oktober 2020 och arbetet har startat igång med bla. genomgång av en ansökan till Innovationsfonden.

Trafikförvaltningen har inlett diskussioner om att delta i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH..

Under året har även ett innovationsprojekt med stöd av Vinnova testat en metod för realtidsprognoser för buss tillsammans med The train brain.

Etablering av ny dataplattform med förmågor inom AI och Machine learning har påbörjats.

Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Kollektivtrafikplanen beskriver hur kollektivtrafikens på lång sikt ska utvecklas och hur det bör ske för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Nybyggaröverenskommelser och deltagande i regionens arbete med den regionala cykelplanen[5] är andra exempel på pågående utvecklingsarbetet.

Framkomlighetsåtgärderna bedrivs bland annat genom en åtgärdsvalsstudie för stomlinjenätet, tillsammans med trafikverket och berörda kommuner. Större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard för turtäthet, restider och framkomlighet är målet med studien. Inom ramen för studien ska även förslag till åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna samt kostnader förknippade med dessa levereras. Handlingsplanen med Stockholms stad avseende, för förbättrad framkomlighet och ökad pålitlighet, innebär trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer, helt/ delvis genom Stockholms kommun. Åtgärderna har haft en god effekt på korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet har varit begränsad.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Antal genomförda åtgärder enligt framkomlighetskommissionens plan *(Regionfullmäktige)*	100%			100%	100%

Kommentar
Samarbetet inom Framkomlighetskommissionen har fortsatt under året och de åtgärder som var med i plan för 2020 är utförda. Tre nya sträckningsstudier har genomförts och tre stråkstudier har påbörjats. Den med Stockholms stad gemensamma studien för ökad framkomlighet utmed stomlinje 4 för att uppnå 20 km/h inklusive hållplatsstopp enligt avsiktsförklaring från 13 december 2019 har pågått under året och är under sitt slutskede. Stombussbokslut för 2019 är framtaget och var ett informationsärende på TN i augusti.
Uppdrag Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021 har fortsatt med syfte att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer.

2.4.1.3 Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Majoriteten av indikationerna har inte kunna följas upp som konsekvens av att den årliga medarbetaruppföljningen inte genomförs med samma omfattning 2020 inom Region Stockholm med anledning av covid-19.
För andra året i rad har trafikförvaltningen blivit utsedda till Sveriges mest attraktiva arbetsgivare i regionbranschen av nyckeltalsinstitutet. Utnämningen grundar sig på flera faktorer som dessutom förbättrats sen förra året, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och sjukfrånvaro. Trafikförvaltningen blev 2020 också certifierade som Excellent arbetsgivare, vilket betyder att förvaltningen tillhör de

[5] Syftar till att ta fram ett sammanhängande cykelnät i regionen och gemensam studie med Stockholms stad för snabbare restid på stomlinje *4*.

tio procent bästa i Nyckeltalsinstitutets kvantitativa kartläggning av faktiska arbetsvillkor.
Utifrån ovanstående och de indikatorer som mäts kontinuerligt (sjukfrånvaro och personalomsättning) noteras att målen för 2020 har uppnåtts. Sjukfrånvaron har sjunkit ytterligare under 2020och personalomsättningen likaså. Se vidare avsnitt 5. Personal.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	10,2%	11,6%	●	<=10%	<=13%
Kommentar Året avslutas med en personalomsättning på 10,2% som i princip når målet på 10,0%. En positiv utveckling jämfört med 2019.					
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef *(Regionfullmäktige)*		91%	▬	100%	81%
Kommentar Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna fråga utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.					
Medarbetarindex *(Regionfullmäktige)*		76	▬	>=77	>=76
Kommentar Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna indikator utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.					
Ledarskapsindex *(Regionfullmäktige)*		78	▬	>=78	>=78
Kommentar Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna indikator utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.					
Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete *(Regionfullmäktige)*		1%	▬	2 019%	Minska från år 2 019
Kommentar Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna indikator utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.					
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet *(Regionfullmäktige)*		4	▬	2 019%	Minska från år 2 019
Kommentar Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna indikator utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.					
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	3,4%	3,6%	●	<5%	<6,2%

Kommentar
Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden.

Systematisk kompetensförsörjning

För att kortsiktigt säkerställa resurser och kompetens under rådande pandemi enligt det förändrade uppdraget har ett tvärfunktionellt bemanningsråd etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser.

Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt, kommer att ta tid att gå i mål men löper på enligt plan på alla nivåer i verksamheten. Under året har bland annat en kartläggning gjorts av kompetenser på avdelningsnivå.

Een positiv trend kan ses vad gäller andelen medarbetare som kompetensskattat sig i ProCompetence jämfört med 2019. Se vidare avsnitt 5. Personal.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Kompetensutvecklingsindex *(Regionfullmäktige)*			▬	>=76	>=76

Kommentar
Den årliga medarbetaruppföljningen har inte genomfört som vanligt i år inom Region Stockholm, varvid denna indikator utgick. Anledningen är att många medarbetare har haft en annan tillfällig arbetsplats och en annan chef än den ordinarie i samband med covid-19.

2.4.2 Nämndspecifika mål och indikatorer

2.4.3.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

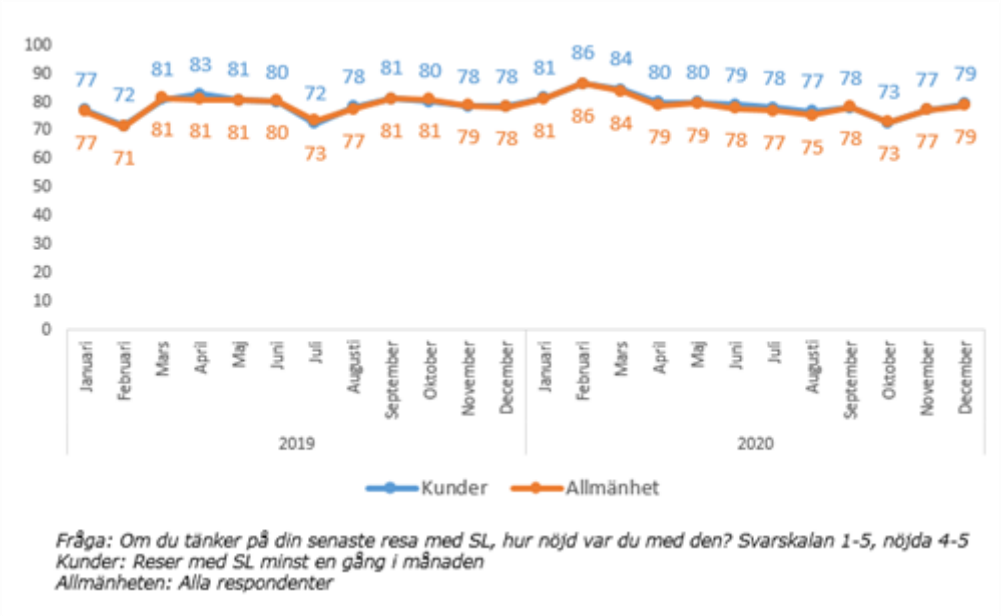
Attraktiva resor

”God tillgänglighet genom tidhållning och turtäthet gör resorna med kollektivtrafiken attraktiva. Därtill är linjetätheten viktig, liksom att det är enkelt att resa kollektivt. Andra betydelsefulla faktorer är restid, pris, trafikinformation och ett positivt bemötande. ”

Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har över tid haft en stabil trend över målvärden. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende nöjdheten hos resenärerna har trafikförvaltningen följt via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollektivtrafikbarometern (Kollbar). Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma trend.

Den upplevda nöjdheten med kollektivtrafiken är fortsatt god. Den svagt negativa trenden från början av pandemin är bruten och under december ökade nöjdheten med 2 procent. I december var åtta av tio nöjda med kollektivtrafiken, vilket är samma nivå som i början av året. De som är mycket oroliga för

smitta är något mindre nöjda men korrelationen mellan oro och nöjdheten är inte lika stark som i början av pandemin.



Fråga: Om du tänker på din senaste resa med SL, hur nöjd var du med den? Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Arbetet med att öka attraktiviteten har påverkats av den pågående pandemin. Exempelvis har uppdragen utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken och utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt inte kunnat genomföras enligt plan. Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer har inte kunnat genomföras till följd av pandemin och uppdraget är pausat tillsvidare. Pågående trafikupphandlingar har också påverkats av pandemin liksom vissa investeringsprojekt, till exempel sköts trafikavstängning av Roslagsbanan upp.

Ett område där utveckling har skett under 2020 är störda lägen i trafiken. I år lanserades en ny SL-app (iOS och Android) för att ge resenärerna tydligare och mer tillgänglig trafikinformation samtidigt som också en bättre service tillhandahålls. Detta har följts av en ny SL-webb som blivit prisbelönt för såväl design som form/funktion. Under hösten 2020 har trafikförvaltningen lanserat trängselvisualisering mot resenärerna i en första version, samtidigt som förvaltningen fortsätter att tillgängliggöra data för andra (via Öppen data) vilket möjliggör fler tjänster för resenärerna. Resultatet av årets arbete kan ses i Kollbar där flera kvalitetsfaktorer inom området information betygsättes högre i december såsom informationen inför resa och vid förändringar och störningar.
Ett nytt pendelbåtsavtal för linje 80, i vilket trafiken till Tranholmen och Storholmen (tidigare linje 81) ingår startade årsskiftet 2019/2020. Effekten av det nya avtalet visade sig i ett ökat antal resande i januari och februari innan pandemin slog till. Under hösten startade en nytt pendelbåtsförsök, Waxholm/Rindö-Stockholm.

Som en del i arbetet med smidiga och framkomliga resor har trafikförvaltningen arbetat med att blandpendling ska främjas. Bland annat har metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har tagits fram. Försöket med att medföra cykel på lokalbanor gick av säkerhetsskäl inte att genomföra.

I oktober var det trafikstart för de nya tunnelbanefordonen C30.

Arbetet med ett nytt biljett- och betalsystem har fortsatt under 2020, men med mindre avvikelser på grund av covid-19. Programmets övergripande tidplan påverkas ej av detta.
Status leveranser under 2020:

- Under 2020 har appen kompletterats med 72-timmarsbiljett. Övrigt utbud av periodbiljetter kommer att släppas under 2021. Första steg är 30-dagarsbiljett.
- Res med betalkort; mjuklansering skedde i juni 2020. Bred lansering kommer att ske under första tertialet 2021. Den ändrade planen baserades på flera saker såsom tekniska problem med läsare samt situationen med att framdörrarna i bussar inte var öppna och därmed gjorde lanseringen svårare då resenärer ej kunde starta sin resa i buss med tjänsten.
- Pilot för nytt SL-kort; projektet har påverkats av den nya tidplanen för Res med betalkort. Ny plan är att starta en pilot under första tertialet 2021.

Pilot avseende digitalåterförsäljning inom kombinerad mobilitet pågår. Digital försäljning av biljetter sker i SL:s egen app och i Movingo-appen.

Trafikleveranser förutsätter vidare en väl fungerande anläggning, den måste vara robust och ändamålsenlig. För att säkra kvalitet och leverans i anläggningen framåt har insatser genomförts för att digitalisera verksamheten. Ett arbeta som kommer att fortsätta under kommande år.

Trafikförvaltningen vidareutvecklar IT-stödet i takt med nya trafik- och infrastruktursatsningar. Samarbetet mellan trafikförvaltningen, trafikverket och MTR som startades upp under 2019 i syfte att förbättra järnvägens funktionalitet och därmed minska störningar i trafiken, har gett ett gott resultat och under 2020 har ett samarbetsavtal tecknats.

Arbetet med brandskydd har fortsatt under 2020.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*		80	▬	>=78%	>=78%
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*		96	▬	>=96%	>=96%
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					

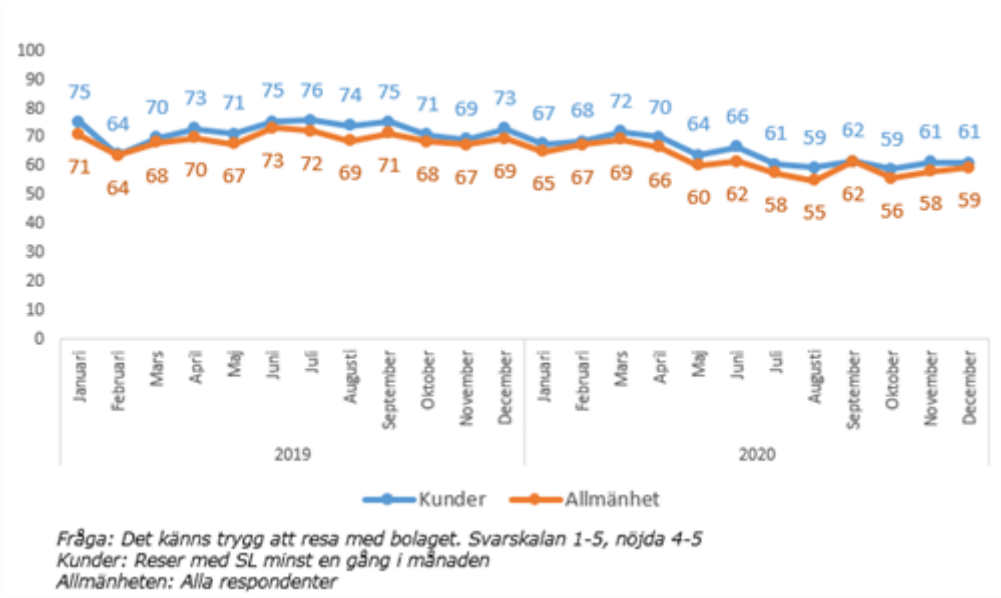
Trygga resor

”Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Resenärer som reser själva ska känna sig trygga även på kvällar och nätter.”

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen och det kollektiva resandet kunna öka. Målet för 2020 var

utmanande redan före pandemin, men kommer vara än mer utmanande framöver då resenärerna nu upplever en ny typ av otrygghet. Kundundersökningen Upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende trygga resenärerna har trafikförvaltningen följt under 2020 via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma trend.

Tryggheten har sjunkit under pandemin men från juli till december har tryggheten legat stabilt om än på en lägre nivå än det varit historiskt. Kopplingen mellan oro för smitta och den upplevda tryggheten är stark.



Fråga: Det känns trygg att resa med bolaget. Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Arbetet med insatser för att öka tryggheten under 2020 har till viss del påverkats av pandemin, exempelvis har försök med flexibla nattstopp och pilotförsök för att öka kvinnors trygghet inte kunnat genomföras. Många aktiviteter har dock kunnat genomföras såsom:

- Lansering av trygghetschatt kopplad till trygghetscentralen har genomförts och är en viktig aktivitet som bidrar till ökad trygghet för resenärer oavsett trafikslag eller tid på dygnet.
- Den utökade användningen av mobila kameror för egendomsbevakningen har gett bra resultat.
- Fler kameror har satts upp på nya platser inom kollektivtrafiken,
- Samverkan har genomförts med kommuner och polis för att fokusera på särskilt utsatta individer och grupper.
- För att ytterligare minska utsattheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken har trafikförvaltningen tillsammans med organisationerna Stadsmissionen och Nattskiftet även arbetat fram samverkansavtal, som ger förvaltningen specialistkunskaper för särskilt utsatta individer/grupper och möjligheter att utarbeta och genomföra insatser för att stödja dem.
- Vidare har upphandling av trygghetsvärdar för särskilt utsatta individer/grupper och områden genomförts.
- Dialog har skett löpande under året mellan trafikförvaltningen, Stockholm stad, polis och fastighetsägare för ökad synlighet av trygghetsresurser och polis samt förbättrad belysning.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*		72	▬	>=79%	>=79%

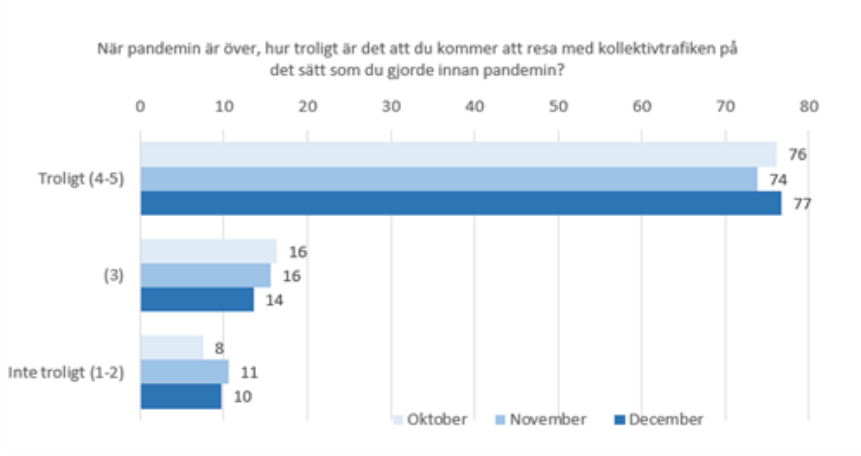
Kommentar
Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet, där upplevd trygghet ingår, från och med april månad tills nytt beslut fattas.

Effektiva resor

”Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha låg negativ inverkan på miljön och på människors hälsa. Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt.”

Resandet har minskat drastiskt till följd av pandemin och de restriktioner som folkhälsomyndigheten utfärdat. Samtidigt som resenärerna uppmanas att inte resa har kollektivtrafiken körts enligt ordinarie tidtabeller för att minimera trängsel och smittspridning för de som måste åka kollektivt.

Det minskade resandet innebär att målen för påstigande, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och kostnad per personkilometer inte har uppfyllts. Det råder stor osäkerhet kring hur lång tid det kommer att ta för resenärerna att hitta tillbaka till kollektivtrafiken vilket även påverkar möjligheten att nå målen under planperioden. Enligt kollektivtrafikbarometern tror cirka en fjärdedel att de inte kommer återgå till sitt gamla resebeteende eller är osäkra.



Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	1 859	2 882	▬	>=3 037	>=3 037

Kommentar
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag 2020 uppgår 1859 tusen vilket är en minskning med 35,5 procent jämfört med 2019. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken *(Regionfullmäktige)*	5,14kr	3,3kr	▬	<=3,35kr	<=3,35kr

Kommentar
Kostnad per personkilometer uppgår till 5,14 kr år 2020. Ökningen från föregående år beror på det kraftigt minskade resandet i spåren av Coronapandemin. Trafiken har bedrivits i full omfattning varför kostnad per personkilometer samtidigt inte gått ned. Beläggningsgraden har därmed minskat kraftigt.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS) *(Regionfullmäktige)*	47,5%	-	▬	>=51,5%	>=51,5%

Kommentar
Marknadsandelen av de motoriserade resorna, det vill säga resor med kollektivtrafik och bil som har målpunkt i regionen och som genomförs under vardagar (måndag – fredag), utgörs i resvaneundersökningen 2019 av 52,5 procent bilresor och 47,5 procent av kollektivtrafikresor.

Färdmedelsandelarna bland alla färdmedel visar några förändringar sedan 2015 med en större andel resor till fots, en liten minskning av andelen bilresor samt en liten minskning för resor med tunnelbana och buss. Av den totala färdmedelsfördelningen för resor en genomsnittlig veckodag (måndag – söndag) är andelen som görs med cykel oförändrad sedan resvaneundersökningen 2015.

Hållbara resor

"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."

Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram 2021 har ett betydligt lägre utfall än målet för året vilket till stor del är en följd av covid-19 och den påverkan det fått på tre mål inom miljöprogrammet, vilka är:

- Ökad marknadsandel jämfört med de motoriserade resorna
- Ökad andel förnybar energi i kollektivtrafiken.
- Minskad energianvändning i kollektivtrafiken

Användningen av förnybar energi är fortsatt hög och uppsatta mål för 2020-2030 bedöms kunna uppnås.

- Senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering, såsom sparsam körning, ruttoptimering (ex. körning till och från depå), innovativ teknik som elektrifiering och högre beläggningsgrad (antal passagerare i bussarna). 100 procent av bussflottan drivs sedan 2018 på förnybara drivmedel vilket uppmärksammades i juni då förvaltningen tilldelades regionens miljöpris.
- Samordning pågår för att säkerställa en breddad elektrifiering av busstrafiken och att elektrifiering av bussflottan sker genom pågående trafikupphandlingar. Det pågår även utredning/projektering av anpassning av flera depåer och terminaler, samt dialog med nätägare om att säkerställa tillräcklig effekt för elbussladdning.

- Under året har de första helelektriska ledbussarna i bussflottan, fyra stycken i Barkarbystaden, tagits i trafik och SL har därmed 14 elbussar sammanlagt i trafik.
- Sjötrafiken kommer till årsskiftet 2020/2021 att ha gått upp från 20 till 50 procent förnybart drivmedel i sjötrafiken.

Inom investeringsverksamheten pågår arbete med att sätta klimatmål i projekten. Ett aktivt arbete med att följa upp att de material som används är bedömda enligt BVB (Byggvarubedömningen) pågår. Under året att TF samverkat med FUT för att fånga material som inte finns upptagna i BVB men som finns i vår anläggning. Se vidare bilaga Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram *(Regionfullmäktige)*	33%	44%		>=80%	>=80%

Kommentar
33 procent motsvarar en uppskattning om att tre av nio miljömål i Miljöprogram 2017-2021 kommer att uppnås, baserat på trend och utfall år 2020.
Måltalet för 2020 är baserat på att 100 procent av målen ska vara uppfyllda år 2021, med antagandet att de följer linjär trend till målåret. De miljömål som bedöms uppnås är:

De miljömål som bedöms uppnås är; minskade utsläpp av växthusgaser från kollektivtrafiken, minskad energi i fastigheter och minskad klimatpåverkan i byggprocessen.

De mätbara mål som på olika sätt har påverkats av covid-19 pandemin är; ökad marknadsandel jämfört med de motoriserade resorna (miljömål 7, analyseras i separat indikator), ökad andel förnybar energi i kollektivtrafiken samt minskad energianvändning i kollektivtrafiken.

Följande miljömål är rödmarkerade sedan tidigare, och miljömålen bedöms inte uppnås; År 2021 arbetar landstinget systematiskt och effektivt med Klimatanpassning (analys ses i Ledningsrapportering Miljö T3 2020) samt år 2021 har landstinget ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall (analys ses i Ledningsrapportering Miljö T3 2020).

Följande miljömål saknar kvalitetssäkrad mätbarhet 2020; minskad användning av farliga kemikalier samt ökad miljöbedömning av byggmaterial.

Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet *(Regionfullmäktige)*	57%	86%		>=58%	>=58%

Kommentar
57 procent motsvarar en uppskattning om att fyra av sju miljömål i Trafikförsörjningsprogrammet kommer att uppnås, baserat på trend och utfall år 2020.

Måltalet för 2020 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 är:

- Minskad energi i fastigheter
- Andel förnybar energi i fastigheter
- Minskat utsläpp av kväveoxider
- Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor

Övriga mätbara mål har påverkats av covid-19 pandemin. Miljömålet om Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor saknar utfall 2020.

Andel förnybar energi i kollektivtrafiken *(Regionfullmäktige)*	93%	91%		>=93%	>=93%

Kommentar
Resultatet för år 2020 visar god måluppfyllnad avseende andel förnybart för transporter för år 2020.

Beslutet att inte öka den förnybara andelen i sjötrafiken år 2021 kommer att medföra att trafikförvaltningen troligtvis inte kan nå målet om 95 procent förnybara drivmedel år 2021.

Trenden för år 2020 är en 2-procentig ökning av andelen förnybar energi jämfört med år 2019. Analysen av orsaker bedöms framförallt vara att:

- Busstrafiken har använt en högre andel HVO, biogas och grön el under år 2020 medan RME och etanol har minskat i motsvarande grad. RME och etanol innehåller ca 5 procent fossil energi vilket de andra drivmedlen inte gör.
- Vid driftsstörningar kan en mindre mängd fossil diesel behöva användas som reserv i busstrafiken. Denna andel var ytterst låg under år 2020.
- Sjötrafiken ökade andelen förnybart drivmedel (HVO) från 18 till 50 procent under år 2020.

Tillgänglig och sammanhållen region

”Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för dem som bor och vistas i regionen. Den ska skapa närhet till arbete, utbildning, service och rekreation utifrån olika behov och förutsättningar. "

Trafikförvaltningen arbetar med att utveckla den regionala tillgängligheten, till exempel genom utredning och planering för utbyggnad av Roslagsbanan till city och Spårväg Syd, pågående och planerad utbyggnad av tunnelbanan samt pågående dialog för en framtida kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden. Exempel på andra aktiviteter är utveckling av koncept för kollektivtrafik på landsbygden och sjötrafikutredning för en framtida sjötrafik. Trafikförvaltningen har även kontinuerlig dialog med kommuner för att bebyggelsetillskott ska ske i nära anslutning till kollektivtrafik.
Tillgängligheten till kollektivtrafiken har fortsatt att utvecklas under 2020 genom dialog med intresseorganisationer. Bland annat har komplettering av ledstråk på Stockholm City och Odenplan genomförts under året. Pilotprojekt avseende digitalisering av underhåll av hissar och rulltrappor har startats upp under året. Piloten pågår till april 2021.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik) *(Regionfullmäktige)*	80%	77%		>=80%	>=80%

Kommentar
Tillgängligheten är enligt mätningen som utfördes under 2020 80 %, det är en ökning med 3 % sedan 2019. Ökningen beror främst på att förbättringar har skett i SL:s app samt på SL.se avseende exempelvis möjligheterna att få informationen uppläst. Måltalet 80 % som är satt för 2020 har därmed uppnåtts.

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)*	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 2020.

Se vidare bilaga för redovisning av nämndspecifika mål och indikatorer beslutade av trafiknämnden.

2.5 Uppdrag[6]

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 22 avslutats, varav två uppdrag inte kunnat genomföras med anledning av pandemin och ett uppdrag ersätts med ett nytt uppdrag 2021. Fyra av de pågående uppdragen löper enligt plan och två pågår med avvikelse med anledning av pandemin. Se vidare bilaga Uppdrag.

2.6 Aktiviteter[7]

Bild: Antal aktiviteter och status



I samband med att verksamhetsplanen för 2021 togs fram beslutade trafiknämnden att alla pågående aktiviteter beslutade av nämnden skulle avslutas och ersättas med sex nya uppdrag att förenkla rapportering och säkra framdriften. Nio aktiviteter är genomförda under 2020, nio aktiviteter flyttas över till de nya uppdragen och elva aktiviteter fortsätter inom ordinarie linje verksamhet och två aktiviteter har avslutats då de ej kunnat genomföras. I det ena fallet med anledning av omprioritering i verksamheten på grund av covid-19 och i det andra fallet då säkerheten inte kunde säkerställas. Se vidare Bilaga Aktiviteter.

2.7 Intern kontroll

2.7.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen 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.

---

[6] Uppdrag beslutas av Regionfullmäktige i samband med budget. Uppdrag är ett beslut om att specifika åtgärder ska genomföras under en viss tid.
[7] Aktiviteter beslutas av Nämnder och bolag i verksamhetsplanen. Aktivitet är ett beslut om specifika åtgärder som syftar till att stödja måluppfyllelsen och som ska genomföras under viss tid.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19.

2.7.2 Resultat och analys från riskbedömningen

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. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna samt ledningens risktolerans.

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 visade vid delårsuppföljningen att identifierade risker som bedömdes som mycket höga var kopplade till målen avseende attraktiva resor, hållbar investeringsutveckling samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar. De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2020 var följande:

- risk för bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon,
- risk för att investeringar inte når effektmål samt håller inte ramar i övrigt,
- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon.

Vid årsuppföljningen kvarstår risken för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och risken att investeringar inte når effektmål samt håller inte ramar i övrigt, med riskvärderingen mycket hög.

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Trafikförvaltningens bedömning är att i merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har arbetet genomförts som planerat. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser.

I arbetet med Plan för intern kontroll 2021 i samband med att verksamhetsplanen har tagits fram har några nya risker identifierats med anledning av covid-19. För de risker som påverkas av covid -19 har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

2.7.3 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.

2.7.4 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 (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.

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 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 2020 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.

2.8 Produktivitet

Nedan beskrivs produktivitet per trafikslag (direkta kostnader per genomförd trafik). För mer information kring kostnader se avsnitt 4. Ekonomi.
Antal sittplatskilometer[8] 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[9] påverkas i stor utsträckning av antalet resande. För information kring resande se avsnitt 3.3 Resande i kollektivtrafik.

Busstrafik
Kostnaden per personkilometer uppgår till 5,14 kr vilket är en ökning med 1,74 kr (51 procent) jämfört med föregående år. Kostnad per sittplatskilometer uppgår till 1,10 kr vilket är en ökning med 0,07 kr (7,3 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden[10] inom busstrafiken uppgick till 21,5 procent vilket är en minskning från 30,2 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror nästan i sin helhet på den kraftiga nedgång av antalet resenärer till följd av covid-19 som har lett till att antalet personkilometer minskat med 32,7 procent till 1 258 miljoner från 1 869 miljoner. Även en generell kostnadsökning på 1,7 procent som förklaras av ökade indexkostnader påverkar kostnaden per personkilometer något. Kostnadsökningen per sittplatskilometer beror dels på ovan nämnda generella kostnadsökning på 1,7 procent samt av en minskning av antalet sittplatskilometer med 5,2 procent till 5 861 tusen från 6 184 tusen.

Minskningen av antalet sittplatskilometer beror på den kortvariga neddragning av trafik som infördes under våren i inledningen av pandemin. Denna kortvariga trafikminskning resulterade i en akut förstärkningstrafik vilken inte i full utsträckning finns med i antalet sittplatskilometer. Minskningen av beläggningsgrad förklaras även den av den kraftiga nedgången av antalet resenärer till följd av covid-19.

Tunnelbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 2,61 kr vilket är en ökning med 1,04 kr (66,3 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,64 kr vilket är i linje med föregående år. Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 24,5 procent vilket är en minskning från 41,1 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror nästan i sin helhet på den kraftiga nedgång av antalet resenärer till följd av covid-19 som har lett till att antalet personkilometer fallit med 39,3 procent till 1 151 miljoner från 1 895 miljoner. Även en generell kostnadsökning på 1,0 procent som framför allt förklaras av ökade indexkostnader påverkar. Minskningen av beläggningsgrad förklaras även den av den kraftiga nedgången av antalet resenärer till följd av covid-19.

8 Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
9 Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
10 Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud

Pendeltåg
Kostnaden per personkilometer uppgår till 1,58 kr vilket är en ökning med 0,51 kr (47,8 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,30 kr vilket är en minskning med 0,03 kr (-9,9 procent) jämfört med föregående år. Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 18,7 procent vilket är en minskning från 39,0 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror på den kraftiga nedgången av antalet resenärer under året till följd av covid-19 som har lett till att antalet personkilometer fallit med 32,5 procent till 1 496 miljoner från 2 177 miljoner. Kostnadsminskningen per sittplats kan förklaras med en ökning av antalet sittplatskilometer med 10,7 procent från 7 087 miljoner till 7 844 miljoner i samband med att kostnaderna inte har ökat. Ökningen av antal sittplatskilometer beror på att årets trafikplan T20 innehöll en större mängd trafikproduktion än T19 föregående år samt viss extrabeställning av långa tåg. Att kostnaden nästintill är oförändrad på totalnivå beror framför allt på lägre stationsavgifter för Arlanda som ett resultat av att färre resenärer reser med biljetter för passage till Arlanda.

Lokalbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 4,11 kr vilket är en ökning med 1,64 kr (66,4 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,83 kr vilket är en ökning med 0,05 kr (6,8 procent) jämfört med föregående år. Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 20,1 procent vilket är en minskning från 31,4 procent föregående år.

Kostnadsökningen per personkilometer beror nästan i sin helhet på den kraftiga nedgången av antalet resenärer till följd av covid-19 och som lett till att antalet personkilometer fallit med 39,4 procent till 234 miljoner från 386 miljoner. Även en generell kostnadsökning på 0,9 procent som främst beror på ökade indexkostnader påverkar. Kostnadsökningen per sittplatskilometer beror dels på ovan nämnda generella kostnadsökning samt på en minskning av antalet sittplatskilometer med 5,5 procent till 1 163 tusen från 1 231 tusen. Minskningen av antalet sittplatskilometer beror på en avstängning på Roslagsbanan mellan Kårsta och Täby kyrkby till följd av banans upprustning. Minskningen av beläggningsgrad förklaras även den av den kraftiga nedgången av antalet resenärer till följd av covid-19.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)
Kostnaden per passagerartimme uppgick till 154 kr vilket är en ökning med 23,63 kr (18,1 procent) jämfört med föregående år. Bakgrunden till ökningen är framför allt att antalet passagerartimmar minskat med 12,2 procent från 2 942 tusen till 2 584 tusen. Utöver detta har det skett en kostnadsökning för skärgårdstrafiken med 3,8 procent. Kostnadsökningen kan bland annat härledas till ett förändrat underhållsansvar gällande avtalsområde E39B som ökar kostnaderna för köpt trafik samtidigt som kostnaderna för drift och underhåll minskar. Antalet påstigande har minskat 57,5 procentenheter från 4345 tusen till 1846 på grund av nedgången av antalet resenärer till följd av covid-19. Anledningen till att antal passagerartimmar har haft en lägre nedgång än antal påstigande beror framför allt på att det skett ett större resenärstapp på de linjer som har en kortare standardresa.

3. Verksamhet

3.1 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.

Tunnelbana
Behovsanalysen för kommande tunnelbaneavtal (E40) behandlades i trafiknämnden i juni 2019. Planeringsstudien har under perioden slutförts men upphandlingen är skjuten på framtiden då marknaden inte bedöms ha möjlighet att resurssätta en så omfattande affär under rådande omständigheter. Förvaltningen avser att återkomma med förslag till väg framåt under början av 2021.

Buss och lokalbana
Förlängning av trafikavtal E22 i innerstan, beslutades i TN 17 mars. Avtalet gäller busstrafik för Innerstaden och Lidingö för en period om fyra år från 2022 till 2026. Förlängningen innefattar även introduktion av 15 stycken elbussar, framkomlighetsåtgärder med Stockholms stad och nya IT-lösningar för ökad regularitet och förbättrad trafikinformation.

Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) har pågått och upphandlingsdokumentation skickades ut under hösten 2019.

I maj beslutade trafiknämnden 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 E35 och E38.
Processen för E34 pågår fortfarande. Överprövningsprocesserna får konsekvenser på datum för trafikstart för de nya trafikaffärerna. Bland annat har beslut tagit om förlängning av trafikavtal E19B, E20:2 och E31 .

Upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) avbröts efter dialog med potentiella anbudsgivare som indikerade att marknaden hade svårt att acceptera avtal med inslag av resandeincitament till följd av pandemin. Upphandlingarna har därefter annonserats på nytt.

Trafikupphandlingen av Roslagsbanans trafik är klar. Tilldelningen gick till TransDev. En överklagan har inkommit vilket gör att arbetet med att avsluta nuvarande avtal och starta upp nya avtalet är pausat. Därav har ett tilläggsavtal

tecknats om förlängning av trafikavtal E20 Roslagsbanan. Förlängningen gäller om max 2 år.

Sjötrafik
Upphandling avseende området i mellanskärgården, E39D1 avbröts på grund av bristande konkurrens under 2019. Ny upphandling har genomförts under 2020, E39Dx1, där tilldelningsbeslut meddelades i juni. Beslutet överprövades och förvaltningsrätten meddelade dom som avstyrkte klagan i november. Avtal har tecknats och implementering kunde starta i slutet av året.

För pendelbåtstrafik djurgårdslinjen (linje 82) har annonsering skett för anbudslämnande. Försökslinje för pendelbåt Värmdö-Stockholm (linje 84) har påbörjats.

Tilläggsavtal har tecknats med Blidösundsbolaget för att köra trafikgods i egen regi under lågsäsong. Detta innebär en stor miljövinst då parallelltrafik kan tas bort.

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. Omstart av förberedelsearbete inför upphandling har påbörjats och projektet har bytt namn till UH2024.

I juni startade det nya underhållsavtalet som tecknades med Infranord 2019, (Tele UH 2019), och som ska sköta drift och underhåll av SL:s telesystem. Avtalet omfattar ett 30-tal tekniska system avseende tele, transmission och IT-styrd utrustning i SL:s anläggningar. Inga störningar noterades i samband med leverantörsbytet.

Det tidigare tecknade Kundtjänstavtalet startade i oktober, vilket innebär fortsatt drift av Releasy.

3.2 Verksamhet, övrigt

Plan för ökade marknadsandelar
Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med kunskapsunderlag och studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka. Två delaktiviteter har genomförts *Potentialutredning marknadsandelar* och *Framtida trafikeringskoncept*. Ett förslag på trafikkoncept för kollektivtrafiken i Region Stockholm är framtaget inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050. Under pandemin har resandet i regionen påverkats. Effekter av ett ökat distansarbete har därför undersöks genom en känslighetsanalys inom ramen för arbetet med Kollektivtrafikplanen.

Trygghet
Införande av trygghetschatt, som innebär att resenärer kan kontakta SL:s trygghetscentral via chattfunktion istället för att ringa, driftsattes i september.

Ett nytt trygghetsvärdsavtal med ny inriktning mot specifika utsatta grupper har tecknats under året. Detta avtal ersätter det tidigare Ungdomsvärdsavtalet. Avtalet trädde i kraft i oktober 2020. För att ytterligare minska utsattheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken har trafikförvaltningen tillsammans med organisationerna Stadsmissionen och Nattskiftet arbetat fram samverkansavtal, så kallade IOP-avtal (Idéburet offentligt partnerskap), som började gälla i oktober 2020. Med detta samarbete får förvaltningen specialistkunskaper för särskilt utsatta individer/grupper och möjligheter att utarbeta och genomföra insatser för att stödja dem. Flera aktiviteter är genomförda inom uppdraget att öka samverkan vid Kista busstorg, bland annat ökad synlighet av trygghetsresurser och polis samt förbättrad belysning. Dialog sker löpande mellan trafikförvaltningen, Stockholm stad, polis och fastighetsägare i uppföljningsmöten.

Den nya plattformen för trygghetskamerasystemet har driftsatts under året. Systemet, som är förberett för kameror på de nya fordonen ger bättre möjligheter till analys. För mer information om trygghetsarbetet, se bilaga Aktiviteter.

Pågående tillsynsärende
Den 22 november 2018 inledde Integritetsskyddsmyndigheten (IMY), dåvarande Datainspektionen, en tillsyn mot AB SL:s hantering av personuppgifter kopplat till användningen av kroppsburna kameror i biljettkontrollen.
Under de senaste två åren har IMY återkommit vid tre tillfällen med kompletterande frågor, senast i januari 2020. Vid varje tillfälle har trafikförvaltningen besvarat frågorna och inkommit med kompletterande information. Den 12 november 2020 inkom IMY med en så kallad *kommunicering* inför kommande beslut som innebär att IMY överväger att ta ut en sanktionsavgift av SL. Trafikförvaltningen lämnade, för SL:s räkning, in ett slutyttrande över *kommuniceringen* den 17 december 2020.
I bokslutet 2020 har en avsättning om 11,75 mkr bokförts till följd av information från IMY om att myndigheten överväger att ta ut en sanktionsavgift av SL med stöd av artikel 83 i den allmänna dataskyddsförordningen (GDPR).

Investeringar
För framdrift i investeringsobjekt, se avsnitt 4.3.

3.3 Resande i kollektivtrafik

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 2012	Utfall 1912	Förändr. 2012-1912	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 859	2 882	-35,5%	1 927	3 037	-1111	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	3 168	5 858	-45,9%	3 319	6 463	-3144	5 859

[1] Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[11]
Coronapandemin påverkar resandet för 2020 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. Efter att januari och februari legat på normal nivå rasade resandet i mars då den första vågen drog in. Under april nådde resandet en bottennivå, till följd av rekommendationer om distansarbete och undvikande av kollektivtrafiken. Resenärerna kom successivt tillbaka fram till månadsskiftet oktober-november då resandet återigen föll som en konsekvens av andra vågen och de restriktioner som följde på denna.
Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag 2020 uppgår till 1 859 tusen vilket är en minskning med 35,5 procent jämfört med 2019.

Diagram:
Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad

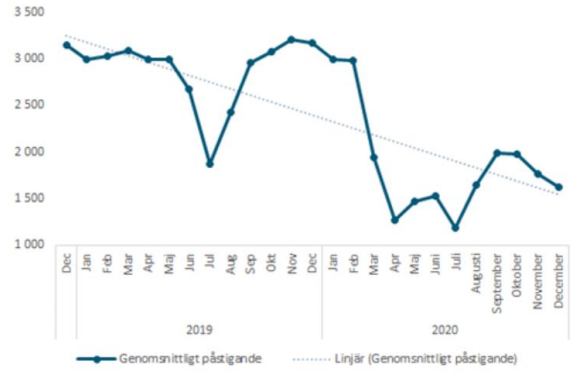
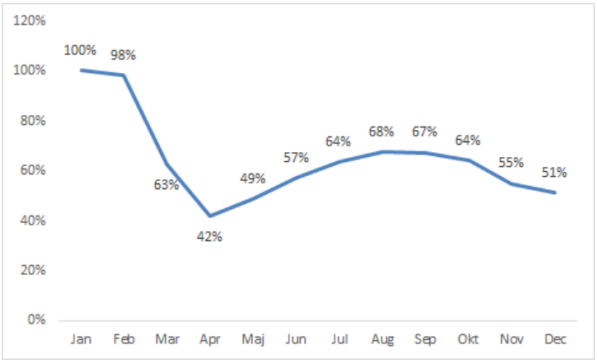


Diagram: Minskning av genomsnittligt antal påstigande per månad 2020 jämfört med 2019



[11] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 3 037 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar i normalfallet med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

Tabell:: Resande i kollektivtrafiken på land och per trafikslag

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2012	Utfall 1912	Förändr. 2012-1912	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1)]
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	1 859	2 882	-35,5%	1 927	3 037	-1 111	2 882
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	764	1 105	-30,9%	760	1 170	-411	1 105
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	707	1 180	-40,1%	764	1 300	-536	1 180
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	258	390	-33,8%	266	377	-111	390
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	130	207	-37,2%	137	190	-53	207

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten uppgår totalt till 3 168 tusen påstigande, vilket är en minskning med 45,9 procent jämfört med 2019. Utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 31,1 procent jämfört med 2019, därefter har resandet minskat till följd av covid-19. Rådande restriktioner betyder att färre resenärer kan tas ombord för att begränsa trängsel och minska smittspridning.

Tabell:: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2012	Utfall 1912	Förändr. 2012-1912	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	3 168	5 858	-45,9%	3 319	6 463	-3 144	5 859
- varav skärgårdstrafik	1 160	1 798	-35,5%	1 137	1 843	-706	1 798
- varav pendelbåtstrafik	2 008	4 060	-50,5%	2 182	4 620	-2 438	4 061

3.4 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. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2020 jämfört med budget samt resultat 2019. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Utfall 2020	Budget 2020	Avvik utf-bu 2020	Utfall 2019	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	9 794	9 794	0	9 487	3,2%
Biljettintäkter	5 437	9 308	-3 871	8 811	-38,3%
Uthyrning fordon	1 388	1 388	0	1 388	0,0%
Uthyrning lokaler	852	870	-18	843	1,1%
Reklamintäkter	352	419	-67	451	-21,9%
Övriga intäkter	3 220	1 152	2 068	1 401	129,8%
Verksamhetens intäkter	**21 043**	**22 931**	**-1 889**	**22 380**	**-6,0%**
Personalkostnader	-872	-924	52	-862	1,2%
Köpt landtrafik (SL)	-13 321	-13 900	579	-13 139	1,4%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-397	-426	29	-381	4,3%
Drift och underhåll	-2 565	-2 322	-243	-2 410	6,4%
Övriga kostnader	-1 138	-1 001	-137	-1 186	-4,1%
Verksamhetens kostnader	**-18 293**	**-18 573**	**280**	**-17 977**	**1,8%**
Avskrivningar	-3 316	-3 462	146	-3 249	2,1%
Finansnetto	-523	-493	-30	-586	-10,8%
Resultat*	**-1 089**	**404**	**-1493**	**569**	

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Resultat exklusive intäktsbortfall	**1 475**	**404**	**1071**		

Årets resultat uppgår till -1 089 mkr och understiger budget med 1 493 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter började minska kraftigt i mars och har sedan fortsatt ligga på en mycket låg nivå jämfört med budget samt utfall föregående år medan trafikproduktionen utförts i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet starkt negativt. Vidare påverkas resultatet positivt av engångsposter kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå (nettopåverkan +421 mkr)[12].

Utfallet omfattar ett statligt bidrag som kompenserar för biljettintäktsbortfallet under perioden mars-juni om 1 332 mkr. Dock utgick inget stöd för resterande del av året varför SL och Region Stockholm själva fått bära den förlust det innebär att bedriva en trafik i full omfattning kombinerat med en mycket låg resandegrad.

12 Reavinst från försäljningen 686 mkr, saneringskostnader 265 mkr.

Exklusive intäktsbortfallet och inräknat bidraget för detsamma uppgår resultatet till 1 475 mkr vilket överstiger budget med 1 071 mkr. Även exklusive reavinsten från försäljningen av Hornsbergs bussdepå överstiger resultatet budget med 385 mkr varför trafikförvaltningen inklusive SL anses klara årets resultatkrav. Se vidare avsnitt 4.2.

Nedan, under avsnitt 4.1.1, följer huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[13]

Kostnadsutveckling jämfört med föregående år
Verksamhetens kostnader för perioden ökar med 0,6 procent exklusive engångsposten kopplad till Hornsbergs bussdepå (1,8 procent inklusive engångsposten), jämfört med motsvarande period föregående år. Detta kan jämföras med årets budgeterade kostnadsutveckling om 3,3 procent. Kostnadsökningen kommer huvudsakligen från högre trafikkostnader (1,5 procent) till följd av indexökningar inom avtalen. I övrigt finns ett flertal poster som minskar kostnadsökningstakten, bland annat högre debiterad tid, lägre försäljningskostnader, samt drift och underhåll (ej inräknat engångsposten för Hornsberg). Utfallsavvikelserna mot budget beskrivs närmare under avsnitt 4.1.1.

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 0,8 procent exklusive jämförelsestörande post föregående kopplat till retroaktiva avskrivningar (0,1 procent inklusive denna). Utvecklingstakten är lägre än periodens budgeterade utveckling om 3,1 procent. Den lägre utvecklingen är främst kopplad till förskjutning av aktiveringar inom olika investeringsprojekt.

4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget

Årets utfall uppgår till -1 089 mkr och understiger årets budget med -1 493 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger budget med 1 889 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 3 871 mkr. Från ett utfall i nivå med budget per februari understiger intäkterna från SL-trafiken budget med totalt 41 procent på årsbasis (-3 833 mkr) och uppnår 62 procent av föregående års biljettintäkter.

Försäljningsvolymerna var i stort sett normala fram till mitten av mars för att sedan successivt minska till cirka 40 procent av 2019 års nivå i slutet av månaden. Den lägre försäljningen slår inledningsvis inte helt igenom på biljettintäkterna eftersom biljetter med längre giltighet periodiseras. Det innebär att intäkten fördelas under biljettens giltighet och eftersom många biljetter fortfarande är

13 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.

giltiga, exempelvis 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter och de 30-dagarsbiljetter som köpts tidigare i månaden, ger det en fördröjd effekt. För enkelbiljetter minskade dock biljettintäkten proportionellt med försäljningsnedgången.

Under den fortsatta perioden fram till och med maj accelererade intäktstappet. Biljettintäkterna i SL-trafiken nådde endast 45 respektive 42 procent av budget i april och maj. Sommarmånaderna juni-juli hade ett något lägre tapp jämfört med pandemins första månader med biljettintäkter uppgående till 48 procent av budget. Augusti till oktober visade på en viss återhämning innan skärpta allmänna råd meddelades under senhösten. November och december månads biljettintäkter landade på cirka 44 procent av budget.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken understiger budget med 38 mkr (42 procent) och uppnår därmed 66 procent av föregående års biljettintäkter. Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken till intäktsbortfallet. Införd SL-taxa under lågsäsong (hela skärgårdstrafiken i år) har en marginell påverkan på budgetavvikelsen.

Se även bilaga 4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken, för en detaljerad beskrivning.

Övriga intäkter
Övriga intäkter ligger totalt sett i nivå med budget (-0,9 procent) exklusive ovan nämnda statliga bidrag om 1 332 mkr, som delvis ersätter biljettintäktsbortfallet (mars-juni) samt intäkter från försäljning av Hornsbergs bussdepå om 686 mkr (försäljningen medför också saneringsåtgärder beskrivna nedan).

I övrigt härrör avvikelser från lägre intäkter av reklam (67 mkr), till stor del en pandemieffekt, samt från resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). Bland annat noteras lägre försäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (46 mkr), lägre intäkter från sålt material/sålda SL-accesskort (15 mkr) samt lägre intäkter för lokalhyra (18 mkr) där en betydande del beror på hyresrabatter till följd av situationen med covid-19.

De lägre intäkterna motverkas av högre intäkter för aktivering gällande medfinansiering (43 mkr) bland annat till följd av utrangeringar kopplat till Roslagsbanan, från försäkringsersättning för bränder i depåer (15 mkr) samt från fakturering av externa projekt (54 mkr), bland annat kopplat till Tvärbanans utbyggnad.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 280 mkr. Exklusive saneringskostnad, engångspost kopplad till Hornbergs bussdepå, blir avvikelsen +545 mkr. Avvikelser beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 52 mkr genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakansläget vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Kostnaderna för inhyrd

personal är väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 579 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade i mars har trafiken bedrivits i full omfattning för att bidra till minskad smittspridning i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. För att ytterligare bidra till minskad smittspridning sker påstigning i bakre änden av bussarna. Vidare har 50 000 extra avgångar satts in i busstrafiken samt att fler långa tåg har körts i spårtrafiken. Som en följd av att resenärerna har utmaningar att validera sin biljett på bussar och lokalbanor har trafikförvaltningen tillsammans med trafikentreprenörerna avtalat om att ersätta trafikering baserat på antal verifierade betalande påstigande (VBP) föregående år när det gäller VBP-avtal. Nedan följer avvikelser per trafikslag.

Busstrafikens kostnader är 227 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till en lägre indexutveckling. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (122 mkr) främst på grund av lägre banavgifter och index, inom lokalbana (58 mkr) på grund av index och att budget för ersättningstrafik ej behövde användas samt inom tunnelbanan (44 mkr) till följd av lägre index och incitamentskostnader. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (59 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader ej har behövt användas, samt lägre kostnader för pendelbåtstrafiken (60 mkr) till stor del på grund av att utfallet för den nya pendelbåtslinjen 83 (Vaxholm-Strömkajen) bokförs som köpt trafik WÅAB, vilket inte var känt när budgeten lades, samt färre påstigande på djurgårdsfärjan och lägre index.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 29 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt en förändrad faktureringsrutin (25 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter. Avvikelsen motverkas bland annat av att kostnaderna för den nya pendelbåtslinjen 83 belastar köpt trafik WÅAB istället för SL som budgeterat.

Drift och underhåll
Drift och underhåll överstiger budget med 243 mkr där största delen beror på saneringskostnader inom Hornsbergs bussdepå kopplat till fastighetsförsäljningen (265 mkr). Exklusive dessa kostnader understiger drift och underhåll budget med 22 mkr vilket främst kommer från IT-driften (54 mkr) till följd av försenade transitionskostnader vid införandet av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter. Därutöver återfinns högre kostnader inom trafikavdelningen (19 mkr) främst kopplat till underhåll av bananläggningen, hissar och rulltrappor, samt högre kostnader för driftpåverkande investeringsprojekt (8 mkr) vilket främst härrör från projektet Rostskydd på fordon typ A32.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 137 mkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för utrangering av anläggningar, bestående av såväl befintliga anläggningar som pågående investeringar, som var 131 mkr högre än det budgeterade utrymmet om 100 mkr. Utfallet för utrangeringarna beskrivs vidare

under separat rubrik nedan. Vidare ökar de övriga kostnaderna gentemot budget på grund av lägre debiterad tid (51 mkr) till investeringsprojekt främst till följd av vakansläget med färre arbetade timmar av förvaltningens personal. En ytterligare större orsak till de ökade kostnaderna är skadeståndskostnader (38 mkr) på grund upphandlingstvist inom sjötrafiken (11 mkr), kostnader för stillestånd inom program Roslagsbanans utbyggnad (14 mkr) och sanktionsavgift till Datainspektionen (11 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader avseende bland annat försäljning (41 mkr) då ombudsprovisioner minskat till följd av det lägre resandet i pandemins spår, reklam/pr (23 mkr) samt licenser (16 mkr).

Utrangeringar – beskrivning av årets utfall
Årets utfall uppgick totalt till 231 mkr varav 99 mkr avser kostnadsföring av restvärden kopplat till befintliga anläggningar när delar byts ut till följd av att nya anläggningar tas i bruk. Majoriteten av dessa är kopplade till Roslagsbanan till följd av dess upprustning. Resterande del av utrangeringarna, 132 mkr, består av kostnadsföring av upparbetat utfall avseende pågående investeringar. Dessa består främst av följande projekt; Hässelbygrenen 23 mkr, Fullskaletest Barriärer 22 mkr, Bytespunkt Gullmarsplan 19 mkr, Upprustning av Roslagsbanan 18 mkr, Utredning Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden 15 mkr och Slussen Tunnelbana Upprustning 10 mkr.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 116 mkr. Lägre avskrivningskostnader (146 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av högre räntekostnader (30 mkr) till följd av något högre ränteläge och ett ökat upplåningsbehov.

Covid-19 effekt på utfall

Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Årets totala bortfall av intäkter som en effekt av covid-19 är 3 895 mkr varav merparten avser tapp av biljettintäkter. Ackumulerat bortfall per december är 475 mkr högre än föregående månad. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget.

4.1.2 Specifikation över extern medfinansiering avseende investeringar

För redovisning av extern medfinansiering under året, se bilaga 5.

4.1.3 Specifikation av övriga statsbidrag

För redovisning av övriga specialdestinerade statsbidrag, se bilaga 5.

4.1.4 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader och inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal Mkr	Bokslut 2020	Budget 2020	Avvik Utf-budget	Bokslut 2019	Föränd jmf med fg år
Summa personalkostnader	**-816**	**-924**	**108**	**-770**	**6,0%**
varav lönekostnad	*-517*	*-581*	*64*	*-468*	*10,5%*
spec förändring sem- och löneskuld	*-7*	*-3*	*-4*	*-5*	*40,0%*
spec övertid	*-2*	*-3*	*1*	*-3*	*-33,3%*
spec sjuklönekostnad	*-6*	*-2*	*-4*	*-7*	*-14,3%*
varav PO-pålägg och pensioner	*-283*	*-326*	*43*	*-270*	*4,8%*
varav övriga personalkostnader	*-16*	*-17*	*1*	*-31*	*-48,4%*
Inhyrd personal	**-56**	**0**	**-56**	**-92**	**-39,1%**
Summa personalkostnader inkl inhyrd personal	**-872**	**-924**	**52**	**-862**	**1,2%**

Verksamhetens personalkostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader[14]. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna ökat med 1,2 procent. Lönekostnaderna har ökat med 10,5 procent jämfört med föregående år, främst till följd av att fler rekryterats till beslutade tjänster vilket inkluderar konsultväxling, medan kostnaderna för inhyrd personal har minskat med drygt 39 procent till följd av minskad vakansgrad och stor återhållsamhet vid resursintag. Se vidare avsnitt 5 Bemanning för en mer detaljerad beskrivning.

Utfall i jämförelse med periodiserad budget
De samlade personalkostnaderna uppgår till 872 mkr vilket understiger periodens budget med 52 mkr. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (108 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (56 mkr) till följd av vakansläge och frånvaro. Budgeten omfattar kostnader för totalt antal beslutade tjänster och således budgeteras inte för inhyrd personal. Den samlade budgetavvikelsen för personalkostnader om +52 mkr är en följd av förvaltningens återhållsamhet vid intag av resurskonsulter på vakanta tjänster och frånvaro.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafikförvaltningen och SL gick in i år 2020 med en budget i balans. I samband med att covid-19 pandemin bröt ut i Sverige och Stockholm förändrades utsikterna kraftigt och förvaltningen har redovisat en negativ prognos för verksamheterna under året. Anledningen är det minskade resandet med lägre biljettintäkter som uppstått till följd av myndigheternas rekommendationer att hålla avstånd, undvika kollektivtrafik och arbeta hemifrån.

Årets utfall uppgår till -1 089 mkr vilket är 1 493 mkr lägre än budget om 404 mkr.

[14] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag och Waxholmsbolaget.

Intäktsbortfallet, huvudsakligen av biljettintäkter, uppgår till -3 895 mkr och har pågått under hela året. Trots det har trafikförvaltningen endast ersatts för bortfallet under perioden mars-juni i år. Exklusive intäktsbortfallet kopplat till covid-19 och det bidrag som förvaltningen hittills erhållit noteras ett överskott mot budget på 1 071 mkr. Även exklusive reavinsten från försäljningen Hornsberg (686 mkr) noteras en positiv avvikelse mot budget om 385 mkr. Avvikelserna är beskrivna närmare under avsnitt 3.1.2. I Region Stockholms tertialrapport per april beslutades att trafikverksamheterna ska undantas intäktsbortfall kopplat till covid-19 pandemin vid bedömningen om huruvida årets resultatkrav har uppnåtts. Med bakgrund i ovanstående bedöms trafikförvaltningens ansvarsområden uppnå årets resultatkrav.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med kostnadsbesparingar och åtgärder för återtagandet av intäkter. Arbetet sker med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Trafikförvaltningen arbetar också löpande med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

4.3 Investeringar

4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad

Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggnationen av Vallentunadepån fortsatt i stort sett enligt plan. Leverans av komponenter och utrustning, och därmed färdigställandet av depån, har försenats enstaka veckor till följd av covid-19 pandemin. Leverans av det första fordonet skedde i slutet av oktober.

Under augusti startade dubbelspårstrafiken på ny bro för planskildhet som ersättning för Båthamnsvägens plankorsning i Åkersberga. Arbeten vid Åkersberga station har fortsatt under hösten. Trafikavstängning för dubbelspårsarbete Täby kyrkby - Kragstalund påbörjades juni 2020, något senare än planerat till följd av covid-19 pandemin. Forceringsarbeten har pågått under sommaren och hösten. Trafikstart skedde enligt reviderad tidplan den 20 december 2020 samordnat med arbeten på sträckan Vallentuna - Kårsta.

Program Bussdepåer
Entreprenaderna i Tomteboda bussdepå pågår enligt plan vilket innefattar ombyggnad av befintlig byggnad samt nybyggnation. Bussdepå Enlunda ersätter bussdepå Tappström på Ekerö. Arbetet med upphandlingsstrategi och optimering för att nå krav och beslutad budget har genomförts.

Program Slussen
Program Slussen inkluderar upprustning av Söderströmsbroarna samt flytt av relärum till följd av Stockholm stads projekt Slussen. Arbetena har genomförts

enligt plan. Ny likriktarstation Fatburen 1 har under hösten projekterats och upphandling genomförts.

Program Röda linjens uppgradering
Det första C30-tåget togs i drift den 26 oktober och under året har 12 fordon överlämnats till MTR. Under tredje kvartalet färdigställdes en överenskommelse med leverantören Bombardier, som hanterade den tidigare förseningen, och ny giltig leveransplan finns framme. De första testerna för det landbaserade IT-systemet för C30-fordonet har startat. För Nybodadepån har detaljprojektering upphandlats och påbörjats. För Norsborgsdepån har ytterligare restpunkter färdigställt och delar av depån har tagits i bruk. Covid-19 har påverkat årets leveranser och kommer ge följdeffekter under 2021.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signalprojektet har under sommaren gjort uppdateringar samt underhållsåtgärder av signalsystemet i samtliga ställverk längs banan. Signaluppgradering av ATC system pågår.

Program Spårväg City
I AGA-depån har entreprenadarbeten slutförts och depån har överlämnats till trafikavdelningen för drift. I projekt Spårväg City har de återstående två fordonen A35B levererats och tagits i bruk. Stängning av programmet pågår.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Tvärbanans förgrening vid Ulvsunda mot Kista färdigställdes enligt plan under sommaren. Spåranläggningen till Bromma flygplats är färdigställd men planerad trafikstart 13 december har blivit förskjuten på grund av sena tekniska problem samt kvarvarande kontraktsfrågor med Swedavia. För att spårvagnarna ska kunna köra med resenärer behövs ett avtal med Swedavia, som ansvarar för Bromma flygplats. Tilldelningen av totalentreprenaden på sträckan Bromma flygplats - Helenelund överprövades till Kammarrätten under våren, men Kammarrätten fann tilldelningen giltig. Överprövningen tillsammans med covid-19 konsekvenser har orsakat en försening om cirka 12 månader på sträckan mot Helenelund. Arbetet med förberedande entreprenader, till totalentreprenaden, har levererats enligt plan. Under våren och sommaren har tio spårvagnar av typ A35 levererats.

Program Pendeltåg
Program pendeltåg har avslutats under 2020 då de sista administrativa aktiviteterna och överlämning till förvaltning har utförts. Objektet har under åren levererat enligt plan pendeltågsfordon X60, X60A och X60B, ny depå i Bro, ny station Vega, Kallhäll, Barkarby ombyggnader på flera stationer samt utredningar för införande av signalsystem ERTMS på fordonen.

Program Saltsjöbanan
Järnvägsplan är inlämnad till Trafikverket för mötesstationerna Fisksätra och Tattby. Nacka kommun har startat upp planprocessen för de berörda detaljplanerna och dessa, tillsammans med genomförandeavtal för respektive plan, ligger för antagande i kommunfullmäktige i januari 2021.
Bygghandlingsprojektering för mötesstationerna och uppställningsspår genomförd och sammanställning i upphandlingsunderlag har pågått under hösten. Åtgärder i ATC systemet för att undvika framtida hjulplattor vid lövhalka har utförts under hösten och testats med fullgott resultat.

Bussterminal Slussen
Stockholm Stad är byggherre och projektledare och deras arbeten med bergsprängning för bussterminalen fortgår. Enligt uppgift är Stadens upparbetning senare än planerat. Projektet bevakar Stadens leveranser. Ersättningstrafik levereras kontinuerligt enligt plan.

Nya Spårvägsmuseet
Nya Spårvägsmuseet har under året genomgått slutliga ombyggnationer, byggnationer, installationer samt inflytt av tunga föremål. Flera oförutsedda risker har fallit ut, såsom renovering av tak samt hinderanmälan inom bygg- och installationsentreprenaden, vilka har förorsakat fördyringar och förseningar. Därtill har covid-19-pandemin påverkat arbetena i relativt stor omfattning.

Handen Bussterminal
Inredningsentreprenaden liksom entreprenadarbetena har levererats enligt plan under året. Trafiksättning av bussterminalen kommer kvartal 1, 2021, det som kvarstår är reglering med övriga parter samt en stämning som hanteras av Haninge Life Fastighets AB.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Samtliga sex A35B fordon har levererats under 2020, varav fem fordon har genomgått PTO (preliminary take over). Sista fordonet kommer genomgå PTO i början av 2021. Till följd av covid-19 pandemin har vissa leveransförseningar jämfört med ursprunglig tidplan uppkommit, då fabriken i Spanien varit stängd.

C20 - uppgradering
Under 2020 har fyra prototyper färdigställts och C20-fordonet godkänts för serieproduktion. Produktion av förserien har påbörjats och under fjärde kvartalet togs det första fordonet i drift. Den tidigare förseningen har under året utökats till tolv månader med anledning av problem vid slutförande av designfasen.

Vega Pendeltågstation
Fastighetsbildningen är avslutad. Hantering av efterbesiktningar och mindre besiktningspunkter utförts. Projektet är under avslut.

Lilla Lidingöbron
Projektering av signal, kontaktledningar och spår samt växlar på bron pågår. Avtal med Stockholms Stad har undertecknats avseende påldäcket där nya bron ansluter till land på Ropstenssidan.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandlingar pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper. Tilldelning och kontraktsskrivning av rulltrappor och rullramper är senarelagt på grund av överprövning. Tidplan för kontraktsskrivning i nuläge osäker. Upphandlingsunderlag för hissar har publicerats och anbud väntas inkomma i början av 2021.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Genomförandebeslut fattades i mars 2020 av regionfullmäktige. Under tredje kvartalet avslutades en upphandling. Projektering av etapp 1 och etapp 2 har startats.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Under året har arbeten utförts för att säkra resenärsmiljön samt åtgärder avseende att förbättra ytskikten i stationsmiljön.

Ombyggnad av Rissne tunnelbanedepå
Under året har arbete med systemhandling färdigställts och detaljprojektering påbörjats.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Ett arbete med fördjupad utredning för att säkerställa rätt åtgärder med optimering av ekonomi och kvalitet pågår och planen är att detta ska vara genomfört under 2021. Parallellt har under hösten beslut om åtgärder som måste genomföras på kort sikt för att säkerställa trafikdriften tagits, exempelvis utbyte av vissa kretskort.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen genomförs, med omfattning i linje med beslutade ramar, samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Arbetet har utförts i en första etapp under året med trafikavstängning från juni till 20 december. Entreprenadupphandling sker i början av 2021 för genomförande i huvudsak under trafikavstängning juni-dec 2021.

Banåtgärder Söderströmsbron
Under året har projektet återbyggt spår D. Gallerdurkar har installerats och restarbeten har slutförts på spår.
Under våren ställdes planerade arbeten på bron in på grund av covid-19. Dessa arbeten planeras ske påsken 2021.

Depå Alkärrshallen
Anläggningarbeten avslutades i under våren och därefter har gjutnings-, tak-, kabel-, spår- och byggnadsarbeten utförts. Byggnadsarbeten slutfördes under hösten Utredning av markförstärkningsåtgärder pågår.

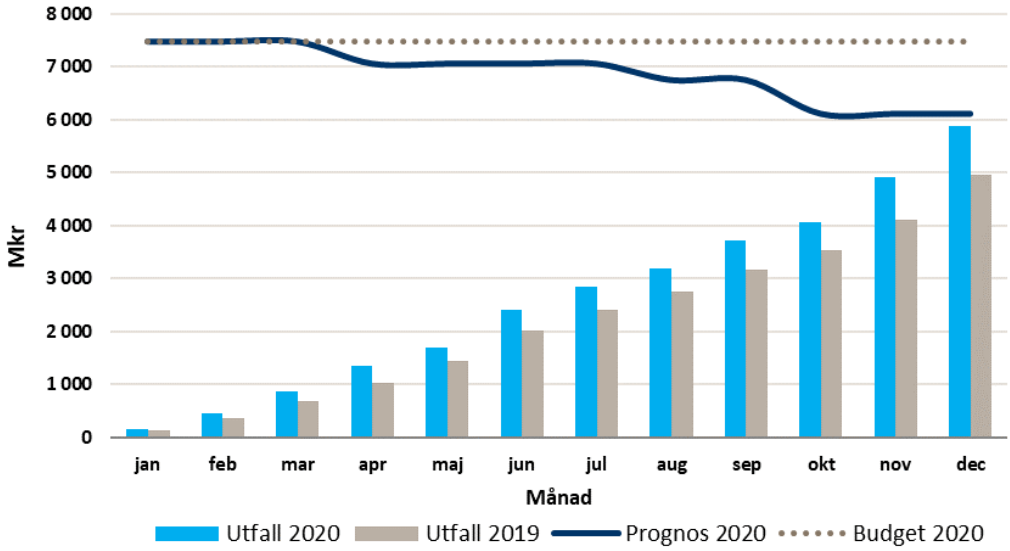
TB Kanalisation 750 Volt
Avslutande aktiviteter pågår innan projektet stängs.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd. Resterande besiktningar är pausade på grund av covid-19. Integration av off-line lås har startat och beräknas pågå till sommaren 2021. Därefter startar installation av off-line låscylindrar som planeras pågå till tredje kvartalet 2022.

4.3.2 Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för året uppgår till 5 870 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 79 procent jämfört med budgeterat 7 472 mkr. Avvikelsen beror främst på Program Röda linjens uppgradering, C20-uppgraderingen, Utbyte av hissar och rulltrappor samt ospecificerade investeringar. Avvikelse och upparbetningsgrad per specificerat objekt redovisas i tabellen nedan.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos.



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar Mkr	Utgift 2020	Prognos 2020	Budget 2020	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	4 140	4 365	4 994	-854	83%
Ersättningsinvesteringar	1 730	1 757	2 477	-747	70%
Totalt investeringar	**5 870**	**6 121**	**7 472**	**-1601**	**79%**

Upparbetningsgrad för nyinvesteringar är 83 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 70 procent, vilket ger en total upparbetning på 79 procent.

4.3.3 Investeringsobjekt

Tabellen nedan åskådliggör utfall, budget, prognos och upparbetning för specificerade investeringsobjekt med genomförandebeslut.

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2020	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år	Färdig-ställande år GF-beslut
Program Roslagsbanans utbyggnad	979	710	269	138%	8 076	10 450	9 644	806	84%	2026	2026
Program Bussdepåer	359	368	-9	98%	3 218	3 910	4 048	-138	79%	2025	2020
Program Slussen	6	40	-34	15%	383	439	439	0	87%	2023	2019
Program Röda linjens uppgradering	627	1 514	-888	41%	6 111	10 710	10 710	0	57%	2026	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	47	29	18	161%	5 516	5 576	5 541	35	100%	2022	2020
Program Spårväg City	54	77	-23	70%	2 946	2 946	2 932	13	100%	2020	2017
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	1 104	986	118	112%	2 274	4 937	4 936	1	46%	2023	2023
Program Saltsjöbanan	35	39	-4	91%	1 363	1 835	1 835	0	74%	2026	2026
Bussterminal Slussen	541	373	169	145%	1 638	3 388	2 618	770	63%	2025	2023
Nya Spårvägsmuseet	47	38	9	124%	182	190	180	10	101%	2021	2021
Handen Bussterminal	85	62	23	136%	217	226	230	-4	94%	2021	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	121	144	-23	84%	169	192	192	0	88%	2021	2019
C20 - uppgradering	62	379	-317	16%	508	1 453	1 453	0	35%	2023	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	4	15	-10	30%	20	234	235	0	9%	2024	2023
Saltsjöbanan och tunnelbaneentreér	56	39	17	143%	67	1 014	1 026	-13	7%	2026	2026
Vega Pendeltågsstation	-1	0	-1		68	68	0	68		2020	2019
Lilla Lidingöbron	21	33	-12	64%	42	132	132	0	32%	2022	2022
TB Kanalisation 750 Volt	3	0	3		172	173	0	173		2021	2020
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	36	27	8	131%	450	443	449	-6	100%	2020	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	21	167	-146	13%	686	1 500	1 500	0	46%	2025	2019
Utbyggnad av Älvsjö depå	41	51	-11	79%	67	865	865	0	8%	2025	2025
Förstärkning innertak Fridhemsplan	40	70	-30	57%	309	315	346	-31	89%	2021	2020
Rissne Tunnelbanedepå	28	107	-79	26%	37	632	632	0	6%	2025	2024
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	2	50	-48	3%	2	150	200	-50	1%	2024	2023
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	60	0	60		60	177	0	177		2022	2021
Banåtgärder Söderströmsbron	37	56	-19	67%	151	180	179	2	85%	2021	2020
Depå Alkärrshallen	69	47	22	146%	119	120	97	23	123%	2021	2020
Högvärdeskomponenter X60B	39	0	39		39	123	0	123		2023	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	64	33	31	192%	64	412	291	121	22%	2026	2026
SL Lås	22	46	-23	49%	336	401	401	0	84%	2022	2017
Totalt	**4 609**	**5 500**	**-892**	**84%**	**35 291**	**53 191**	**51 111**	**2 080**	69%		

Avvikelse per specificerat investeringsobjekt med genomförandebeslut

Program Roslagsbanans utbyggnad

Utfall för året överstiger budget med 269 mkr. Avvikelsen förklaras av tre primära orsaker, dels rättning av redovisningsprincip till bruttoredovisning av kommunala investeringsbidrag vilket inte innebär en fördyring och som godkänts i trafiknämnden under året, dels fördyringar orsakade av covid-19, främst kopplat till förseningen av uppskjuten trafikavstängning. Resterande avvikelse beror på fördyringar orsakade av att flera av programmets stora risker har fallit ut, såsom överklagad järnvägsplan för Täby kyrkby-Kragstalund. Även Vallentunadepån har fördyringar bland annat till följd av ogynnsamma anbud för installationsentreprenaden samt bristfällig projektering. Samtliga fördyringar togs upp i förnyat genomförandebeslut under hösten och godkändes av regionfullmäktige i samband med beslut om investeringsbudget 2021.

Totalprognosen, 10 450 mkr överstiger totalbudget 2020, 9 644 mkr, med 806 mkr varav investeringsutgiften ökade med 428 mnkr och resterande avvikelse förklaras av en kostnadsneutral rättning i redovisningen av medfinansiering från kommuner

om 300 mkr samt effekter av covid-19. Den totala ökningen beslöts i ett förnyat genomförandebeslut under hösten och godkändes i samband med beslut om investeringsbudget 2021.

Färdigställandeår i förnyat genomförandebeslut är 2026 och nuvarande prognos för färdigställande är 2026.

Program Bussdepåer
Utfall för året understiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror dels på förseningar i entreprenad nybyggnation av bussdepån i Tomteboda. Entreprenören har försenats i sin entreprenad och följer inte den tänkta framdriften enligt ursprunglig tidplan, vilket lett till att utgifter har förskjutits från år 2019 till 2020-2021. (+17 mkr). Avvikelsen är även hänförlig till projekt Enlunda (- 25 mkr). På grund av revidering av kravställning har projektet försenats och upphandlingen genomförs under första kvartalet 2021. Genomförandefasen bedöms starta 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 138 mkr. Avvikelsen beror på en ny prognos för projekt Enlunda bussdepå, då projekt är försenat med sex år sedan genomförandebeslutet togs. I investeringsplan 2020-2029 lades en utökad prognos om 200 mkr till följd av förseningar och fördyringar i projektet, vilken nu är neddragen då projektet ser över mer kostnadseffektiva lösningar för depån. En indexökning om 60 mkr till följd av förseningen har lagts in.

Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 för Tomteboda och nuvarande prognos för färdigställandet är 2021. Avvikelsen beror i huvudsak på tidigare förseningar med byggstart för Tomteboda bussdepå då detaljplan och bygglov inte erhölls enligt tidsplan.
Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 för Enlunda och nuvarande prognos för färdigställandet är 2025. Avvikelsen beror främst på tidigare förseningar av detaljplan och lantmäteriförrättning för den nya fastigheten.

Program Slussen
Utfall för året understiger budget med 34 mkr. Avvikelsen beror främst på att entreprenaderna avseende projekt teknikutrustning och elkraft Slussen senarelagts. Försening av projektet beror på Stadens senarelagda byggnation av Norra teknikrum med cirka två år. Förseningen hänger ihop med utmaningar vid grundläggning och rörelser i broar vars pelare ligger i framtida norra teknikrummet.

Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2019 för teknikutrustning och elkraft Slussen och nuvarande prognos är 2023. Avvikelsen i genomförande år beror på förseningar i beroenden till Stockholm stads arbeten kring Slussen samt förseningar i projektering och upphandling. Programmets del i Upprustning Söderströmsbron är färdigställt år 2019.

Program Röda Linjens uppgradering
Utfallet för året understiger budget med 888 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen på grund av kvalitetsproblem och att leverantör ej levererat enligt överenskommen tidsplan. Avtalsförhandlingar för att säkerställa framtida fordonsleveranser har under hösten ägt rum med leverantören och resulterat i en ny leveransplan vilken är inarbetad i aktuell prognos.

Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2024 och nuvarande prognos är 2026. Avvikelsen beror på leveransproblem från underleverantörer kopplat till kvalitets- och leveransproblem samt påverkan från covid-19, vilket påverkat leveranstidplanen.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Utfallet för året överstiger budget med 18 mkr. Avvikelsen är främst relaterad till fördyringar kopplade till att tidplanen för leverans av det nya signalsystemet förskjutits. Detta på grund av försening av den slutliga uppdateringen av redan installerat system så att systemet uppfyller tillräcklig säkerhetsklass för att kallas ATP.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 35 mkr. Avvikelsen beror på orsaker enligt ovan. Programmet har ett genomförandebeslut på 5 678 mkr vilket täcker prognosökningen. Färdigställandeår i genomförandebeslut är år 2020 och nuvarande prognos för färdigställande är år 2022. Avvikelsen beror på orsaker enligt ovan.

Program Spårväg City
Utfall för året understiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror främst på att slutförandet av alla arbeten i AGA-depån på Lidingö är färdiga tidigare än planerat.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 13 mkr. Programmet har ett genomförandebeslut på 4 670 mkr vilket täcker prognosökningen. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2017 men depån färdigställdes i stället år 2020. Avvikelsen beror i huvudsak på budgetnedskärningar år 2015 vilket medförde etappvis byggnation av AGA-depån och minskning av programmets omfattning.

Program Kistagrenen
Utfallet för året överstiger budget med 118 mkr. Avvikelsen beror dels på att entreprenader på sträckan Norra Ulvsunda – Bromma flygplats tagit längre tid än budgeterat och därmed blivit dyrare och dels att utgifter för ändringsbegäran varit högre än budgeterat. Därtill har förskjutning utav fordonsleverans från 2019 till 2020, på grund av kvalitetsproblem hos leverantören, medfört högre utgifter än budgeterat. Överprövningsprocessen av den stora entreprenaden mellan Bromma Flygplats och Helenelund, vilken trafikförvaltningen vann efter andra instans, samt oklarheter gällande sträckningsval i Ärvinge, innebär att det finns en konstaterad risk för fördyring och försening. Riskerna är också en konsekvens av pågående covid-19 pandemin.

Program Saltsjöbanan
Utfall för året understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror främst på omarbetning och senare godkännande av förnyat genomförandebeslut än planerat, vilket försenat uppstarten av bland annat ombyggnation fordon och bulleråtgärder.

Bussterminal Slussen
Utfall för året överstiger budget med 169 mkr. Avvikelsen beror på större delbetalningar till Stockholms stad för förvärvet av ny Bussterminal vid Slussen än budgeterat.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 770 mkr. Avvikelsen beror till största delen på ökade byggherreomkostnader och entreprenadkostnader där Stockholms

stad är byggherre. Trafikförvaltningens kostnader för projektledning och ersättningstrafik ökar som effekt av detta. Ett förnyat genomförandebeslut togs i regionfullmäktige under hösten med en total investeringsutgift på 3 388 mkr. Denna godkändes i samband med investeringsbudget 2021. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2023 och nuvarande prognos är 2025. Avvikelsen beror på förseningar i bergentreprenad.

Nya Spårvägsmuseet
Utfall för året överstiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror delvis på viss förskjutning av arbeten från 2019. Utöver detta har även installationsentreprenaden förlängts samt haft oförutsedda tilläggsarbeten under året till följd av byggnadens ålder och skick vilket har föranlett fördyringar.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 10 mkr. Avvikelsen motiveras primärt av tre orsaker. Drygt 6 mkr beror på oförutsedda tilläggsarbeten inom bygg- och installationsentreprenaden till följd av byggnadens ålder och skick. Detta har i sin tur inneburit behov av omprojekteringar, vilket motsvarar fördyringar om 2 mkr. Resterande utökning, 2 mkr, beror på konsekvenser av covid-19-pandemin. Samtliga fördyringar godkändes av trafiknämnden i ett förnyat genomförandebeslut i oktober 2020.

Handen bussterminal
Utfall för året överstiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror främst på att stomentreprenadens färdigställande försenades 2019, vilket i sin tur lett till förskjutning av inredningsentreprenaden. Utgifter har förskjutits från 2019 till 2020-2021. Under första kvartalet 2021 planeras byggnationen av Handen bussterminal att färdigställas och driftsättas.
Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering av investeringsutgifter till kostnader. Färdigställande år i genomförandebeslut är år 2020 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på förseningar i stomentreprenaden som lett till förseningar i stomkompletterings- och inredningsentreprenaden.

Fordon Spv – nya A35 fordon
Utfall för året understiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror på leveransförsening av sista fordonet på grund av strejk i fabriken i Spanien.

Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror i huvudsak på beroenden till andra projekt inom Spårväg City rörande bana, el och depå samt strejk i fabrik i Spanien som försenat leveransen av de sista fordonen. Sista fordonet kommer genomgå PTO först i början av 2021 på grund av leveransförsening till följd av covid-19 pandemin.

C20-uppgradering
Utfall för året understiger budget med 317 mkr. Orsaken till avvikelsen beror på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplan med cirka tolv månader. I budgeten estimerades en leverans av tio förseriefordon och 73 seriefordon år 2020 men utfall uteblev. Därtill kopplade betalningsmilstolpar skjuts över till nästkommande år.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Utfall för året understiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av upphandlingar kopplat till granskning av upphandlingsdokumentation som ska ske tillsammans med Stockholms Stad. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2023 och nuvarande prognos är 2024. Avvikelsen beror på förseningar av bussterminalen i Katarinaberget, vilket i sin tur beror på förseningar av bergentreprenad.

Saltsjöbanan o tunnelbaneentréer
Utfall för året överstiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på att arbeten med systemhandling och projektering tidigarelagts från år 2021 till år 2020. Totalprognosen understiger totalbudget med 13 mkr. Avvikelsen beror på att projektet avseende utredning av projektering tunnelbana Slussen utgått ur objektet enligt Genomförandebeslut som togs i regionfullmäktige i juni.

Lilla Lidingöbron
Utfall för året understiger budget med 12 mkr. Avvikelsen beror på bättre kännedom om upparbetningstakten såsom senareläggning av förberedande arbeten med banunderbyggnad på Ropstensidan och vid station Torsvik samt senareläggning av inköp av växlar.

TB Kanalisation 750 V
Utfall för året överstiget budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på att projektet var beräknat att avslutas 2019 men är förlängt på grund av behov av att avhjälpa restpunkter.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 173 mkr. Avvikelsen beror på att projektet inte är upptaget i investeringsplan 2020 då det var beräknat att avslutas 2019. I investeringsplan 2019 är totalutgiften 173 mkr.
Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på orsaker enligt ovan.

Lågfrekvent underhåll pendeltåg X60
Utfall för året överstiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror i huvudsak på att delar av utfallet för 5 års-underhållspaketet för X60 faller ut 2020 istället för som budgeterat 2021.
Totalprognosen understiger totalbudget 6 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandebeslutet är baserat på prisuppgifter från den tidigare trafikutövaren. Den nuvarande trafikutövaren offererade ett lägre belopp dessutom körs fordonen färre utbudskilometer per fordon då det finns fler fordon att tillgå.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Utfall för året understiger budget med 146 mkr. Avvikelsen beror på senare start av upphandlingar än budgeterat och därmed förskjuten start av genomförande. Upphandlingen för rulltrappor har blivit överprövad, upphandling för hissar är påbörjad. Projekt Nybohovshissen har avslutats i och med för höga anbud vilket medför lägre utgifter för 2020.
Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2019 och nuvarande prognos är 2025. 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 dels har man glesat ut investeringsarbetena för att minimera resenärspåverkan.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Utfall för året understiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att genomförandearbetet påbörjats senare än budgeterat.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Utfall för året understiger budget med 30 mkr. Avvikelsen beror på en ny riskbedömning för genomförandet där de oförutsedda riskerna har minskat då kontrakt tecknats för de kommande arbeten som riskerna avsåg.
Totalprognosen understiger totalbudget med 31 mkr.
I maj beslutade regionfullmäktige om förnyat genomförandebeslut för ombyggnad och upprustning av Fridhemsplans tunnelbanestation till en totalutgift om 346 mkr. Avvikelsen beror på en ny riskbedömning för genomförandet enligt ovan. Färdigställande år 2020 i genomförandebeslutet och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på icke genomförbar ibruktagning och slutbesiktning av frånskiljare på grund av covid-19 relaterade orsaker.

Rissne tunnelbanedepå
Utfall för året understiger budget med 79 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att upphandling av projektör för systemhandling tagit längre tid än beräknat. På grund av upphandlingstekniska anledningar kunde ej systemhandlingsprojektören fortsätta och ny upphandling av projektör krävdes till kommande bygghandlingar, viket bidrog till en tidsförskjutning på cirka sex månader. På grund av systemtekniska fel i december 2020 inkluderades inte projekteringsutgifter på cirka 10 mkr i utfallet för år 2020, vilket även bidrar till avvikelsen.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslutet år 2024 och nuvarande prognos är 2025. Avvikelsen beror på förskjutning i planeringsfas och upphandling av projektör.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Utfall för året understiger budget med 48 mkr. Avvikelsen beror på ett tidigt antagande som gjordes innan uppstarten av projektet. Aktuell prognos är baserat på en mer detaljerad planering där flera större arbeten sker först efter år 2020 till skillnad mot ursprunglig plan.

Totalprognosen understiger totalbudget med 50 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandebeslut för objektet fattades efter att Investeringsplan 2020 fastställts, varför total omfattning för projektet inte var fastställd vid tidpunkten för budgetunderlag 2020. I investeringsplan 2021 är objektet upptaget till en totalutgift på 150 mkr.

Färdigställande år enligt genomförandebeslutet år 2023 och nuvarande prognos är 2024. Avvikelsen beror på att starten av genomförandet har försenats i samband med förlängd teknisk utredning av projektet.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Utfall för året överstiger budget med 60 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandebeslut för projekt fattades i november 2019 efter att investeringsplan 2020 fastställts.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 177 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsak. Färdigställandeår enligt genomförandebeslutet år 2021 och

nuvarande prognos 2022. Avvikelsen beror på omperiodisering av slutbesiktning och överlämning.

Banåtgärder Söderströmsbron
Utfall för året understiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror på att banarbeten skjuts framåt i tiden då det under rådande omständigheter med covid-19 är olämpligt att stänga av trafiken på bron.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 2 mkr. I investeringsplan 2021 är objektet upptaget till en totalutgift på 180 mkr. Färdigställandeår enligt genomförandebeslutet är 2020 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på att inplanerat banarbete har skjutits på framtiden, då man funnit det olämpligt att stänga av trafiken på bron under rådande omständigheter med avseende på covid-19. Detta planeras istället att genomföras under år 2021.

Depå Alkärrshallen
Utfall för året överstiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på dels på fördyringar kopplade till krav från Länsstyrelsen rörande detaljplanen och ogynnsamma geotekniska förhållanden. Samt även på att projektet genomförs under pågående trafik, vilket inte var planerat. Detta har medfört viss omprojektering, förseningar i byggproduktion och flera provisorier.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 23 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsaker. Förnyat genomförandebeslut på 120 mkr är taget i trafiknämnden i mars 2020. Färdigställandeår enligt genomförandebeslutet är 2020 och nuvarande prognos är 2021. Avvikelsen beror på leveransförsening av specialprodukt från leverantören.

Högvärdeskomponenter X60 b
Utfall för året överstiger budget med 39 mkr. Avvikelsen beror i huvudsak på en sent initierad investering för att kunna åtnjuta rabatt som utgår om beställning inte görs 2020, därav är genomförandebeslut för projektet taget efter att investeringsplan för 2020 fastställts. Utfallet avser utgifter för boogie och högvärdeskomponenter.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 121 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsaker.

Livstidsförlängning gröna linjen
Utfall för året överstiger budget med 31 mkr. Avvikelsen beror på revidering av tidsplanen vilket innebär att utvecklingsutgifter av signalsystem tidigarelagts från 2021 till 2020.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 121 mkr. Avvikelsen beror på implementering av de utvecklade delarna för att säkerställa en livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem vilket i sin tur möjliggör fortsatt trafikdrift på befintlig tunnelbana, ombordsystem inklusive kommande utbyggnadsdelar. Genomförandebeslut avseende detta är taget i regionfullmäktige i samband med beslut om investeringsbudget 2021.

SL lås
Utfall för året understiger budget med 23 mk. Avvikelsen beror främst på förseningar avseende slutreglering gällande avropsavtal och stoppande besiktningar för lokalbana och pendeltåg. Avvikelsen beror även på försening av

installation av online-lås i bussar samt försening av reglering av tillkommande ÄTA arbeten i tunnelbanan.
Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2017 och nuvarande prognos är 2022. Avvikelsen beror på juridiska tvister med leverantören samt en överprövning hos förvaltningsrätten.

4.4 Försäljning av fastigheter

I juli skedde regleringen av depåfastigheten i Hornsberg. Avyttring av fastigheten Kristineberg slott 10 är därmed genomförd enligt överenskommelse med Stockholm stad, till ett belopp på 686 mkr. Saneringskostnader uppgår till 247 mkr, vilket blev något lägre än tidigare prognos. Innerstadsdepån i Hornsberg kommer att ersättas med Tomteboda bussdepå i Solna.

En reglering av köpeskilling har gjorts under perioden till ett belopp av 1,2 mkr avseende del av fastigheten Roslags-Näsby 2:1. Detta kopplat till tidigare försäljning av mark med byggrätter i området. Se även bilaga 5.

4.5 Balansräkning

Balansräkning Mkr	2020-12-31	2019-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	66 149	63 659	2 491
Omsättningstillgångar	3 213	3 642	-429
varav kassa och bank	1 699	*1 566*	*133*
SUMMA TILLGÅNGAR	**69 362**	**67 301**	**2 061**
Eget kapital	7 253	8 348	**-1 095**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	1 276	1 027	**249**
Skulder	**60 833**	**57 925**	**2 907**
varav			
Långfristiga skulder	52 372	*46 681*	*5 691*
Kortfristiga skulder	8 461	*11 244*	*-2 783*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**69 362**	**67 301**	**2 061**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Se vidare bilaga 1-3 avseende balansräkningar för SL-koncernen, WÅAB och trafikförvaltningen.

4.6 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys Mkr	2020-12-31
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 758
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-5 658
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	4 033
Årets kassaflöde	**133**

5. Personal

Det totala antalet anställda vid trafikförvaltningen var vid slutet av året 898 varav 847 tillsvidareanställda (443 kvinnor och 404 män) samt 51 visstidsanställda. Personalomsättningen har minskat och låg vid periodens slut på 10,2 procent jämfört med 11,6 föregående år.

Rekryteringen av ny förvaltningschef blev klar under året och David Lagneholm tillträdde den 1 september.

Trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare. Det är fortsatt viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs ett systematiskt arbete med både arbetsmiljö och kompetensförsörjning.

För andra året i rad har trafikförvaltningen blivit utsedda till Sveriges mest attraktiva arbetsgivare i regionbranschen av nyckeltalsinstitutet. Utnämningen grundar sig på flera faktorer som dessutom förbättrats sen föregående år, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och sjukfrånvaro. Trafikförvaltningen blev 2020 certifierade som Excellent arbetsgivare, vilket betyder att trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa i Nyckeltalsinstitutets kvantitativa kartläggning av faktiska arbetsvillkor.

Den pågående pandemin, som medfört restriktioner vilka successivt förlängts, har inneburit konsekvenser gällande arbetssätt kopplat till hemarbete, möten och resor. Det har även inneburit en stor ansträngning på organisationen att snabbt behöva ställa om distansarbete med nya rutiner och digitala arbetssätt. Detta har i sin tur drivit på en beteendeförflyttning helt i linje med de framåtblickande principerna för kompetensförsörjning och som finns beskrivna i trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan. Exempel på detta är att 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. Vidare exempel är arbetssättet i samband med att resursbehov uppstår. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder stor restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

En konsekvens av färre nyrekryteringar har varit en möjlighet att allokera om interna rekryteringsresurser, att stötta i andra HR-processer samt att inköp av externa rekryteringstjänster kunnat fasas ut snabbare än beräknat. Ett annat exempel är ett ökat samarbete över avdelningsgränserna både vad gäller omedelbar krishantering, men också när det gäller det mer långsiktiga arbetet med scenarios, plan för intäktsåtertagande och resursprioriteringar.

Under året har flera aktiviteter till följd av kompetensförsörjningsplanen genomförts. Bland annat har en kartläggning gjorts av kompetenser på avdelningsnivå och av regelverket kring arbetsmiljö vid distansarbete. En översyn av process från kompetensbehov till resurssättning har påbörjats.

Vidare har det etablerats nya flexibla rutiner för hemarbete, digitala arbetssätt, nya sätt att mötas med mera. I HR:s Nyhetsbrev har aktuell information och verktyg samlats för att underlätta för cheferna i linjen att ta sitt arbetsgivar- och arbetsmiljöansvar.
Årets avtalsrörelse pausades på grund av pandemin vilket medförde att löneöversynen genomfördes under hösten uppdelad i två omgångar, och för första gången digitalt i Heroma lönesystem.

5.1 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:

- För att förstärka och utveckla ledarskapet samt för att stötta linjecheferna i sitt chef- och ledarskap har ett ledarutvecklingsprogram genomförts omfattande sammanlagt 5 heldagar, ledarskapsträning via app, erbjudit coachning samt genomfört en 360-utvärdering[15] med utvecklingsplaner. Utöver detta har det löpande genomförts digitala chefsluncher med fokus på förändringsledarskap.

- För att åstadkomma en ökad lönespridning och en differentiering av löneökningar har förvaltningen för andra året i rad förbättrat processen för löneöversyn, informationsmaterial och utbildningsinsatser till lönesättande chefer. Samverkan med arbetstagarorganisationer sker i enlighet med respektive HÖK-avtalets[16] intentioner, både inför och efter löneöversyn.

- Fortsatt utveckling av arbetssätt kring kompetensbaserad rekrytering som säkrar objektivitet genom tydligare mallar, objektiva urvalstest, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerat arbetssätt hos rekryterande chefer och HR. Objektiva arbetssätt är också en förutsättning i arbetet med intern rekrytering för att processen ska upplevas trovärdig och arbetsgivaren som attraktiv och hållbar över tid.

- Ny process för onboarding ”Ny på jobbet” har implementerats under året i syfte att ge nya anställda och konsulter en orientering om vad det innebär att arbeta på trafikförvaltningen och vad man behöver känna till för att känna sig välkommen och göra ett bra arbete.

15 Ledarskapsutvärdering med input från olika intressenter

16 HÖK - huvudöverenskommelsen innehåller förhandlingsprotokoll, löneavtal och allmänna anställningsvillkor samt förslag till lokalt löneavtal.

5.2 Strategisk kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är ett viktigt område. Att vara rätt bemannad är en förutsättning för att utföra trafikförvaltningens uppdrag. Nedan följer en beskrivning av det arbete som bedrivit under året kopplat till behov och förutsättningar.

- 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 och per december 2020 finns det inte någon extraordinär övertalighetssituation.

- Den rekrytering som genomförts under året har löpt på väl, dock kan en större försiktighet skönjas hos kandidaterna kopplat till det osäkra läget i världen. Viss IT-kompetens samt projektledning infrastruktur är de områden som fortsatt är svårast att rekrytera till. En fullt ut digitaliserad process har gjort att rekrytering har kunnat genomföras coronasäkert och med samtliga parter på distans.

- Under 2019 anställdes ett team av rekryterare för att minska beroendet av externa rekryteringsleverantörer. En konsekvens av att rekryteringstakten också gått ner medför att behovet av externa rekryteringstjänster är mycket litet idag och har gett förvaltningen full rådighet och ägarskap över rekryteringsarbetet.

- Som ovan beskrivet har ett tvärfunktionellt bemanningsråd inrättats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

- Inför PU-samtalen 2021 har ProCompetence fyllts på med förvaltnings-specifika kompetenser för att på ett bättre sätt ge verksamhetsnytta och möjliggöra att identifiera kompetensgap. Nya kompetenser i IT-stödet är trafikförvaltningens verksamhetskritiska kompetenser (identifierade i förvaltningens kompetensförsörjningsplan) samt de kompetenser inom respektive avdelning där man identifierat att det finns kompetensutvecklingsbehov.

- Utvecklingsarbete har gjorts inför kommande PU-samtal med att tydliggöra hur mål, kompetens och lön hänger ihop. En tydlig och inkluderande målstyrning ökar förutsättningarna för att alla rör sig åt samma håll – *att ni tillsammans vet vad ni vill uppnå, hur ni ska nå dit och varför*. En strukturerad kompetensplanering i sin tur hjälper till att identifiera och fylla eventuella kompetensgap i syfte att nå målen. Varje medarbetares bidrag till verksamheten och helheten ska speglas i en verksamhetsutvecklande lönesättning.

5.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö. Nedan följer ett axplock de aktiviteter som bedrivits under året i arbetsmiljöbefrämjande syfte:

- Trafikförvaltningens delegation av arbetsmiljöuppgifter sker genom förvaltningens arbetsordning.

- Att arbeta med den psykosociala arbetsmiljön under 2020 då en majoritet av medarbetarna har arbetat på distans har varit utmanande. Stöd för att leda på distans har varit ett stort fokusområde.

- Kartläggning av regelverket kring arbetsmiljö vid distansarbete.

- Frågelista/samtalsstöd för arbetsmiljörond vid hemarbete har tagit fram. Chefer har genomfört samtal med anställda samt att en uppföljning har gjorts där huvudsakliga förbättringsområden identifierats.

- Skapandet av en coronasäker arbetsmiljö på kontoret för de som inte har möjlighet att arbeta hemma genom skapandet av nya säkra rutiner och arbetssätt, kommunikation av dessa samt uppföljning.

- Nolltolerans råder kopplat till kränkande särbehandling och hot och/eller våld. Åtgärder har vid behov kopplats på under året då i form av tre-partssamtal, arbetsmiljöutredning eller annan relevant åtgärd.

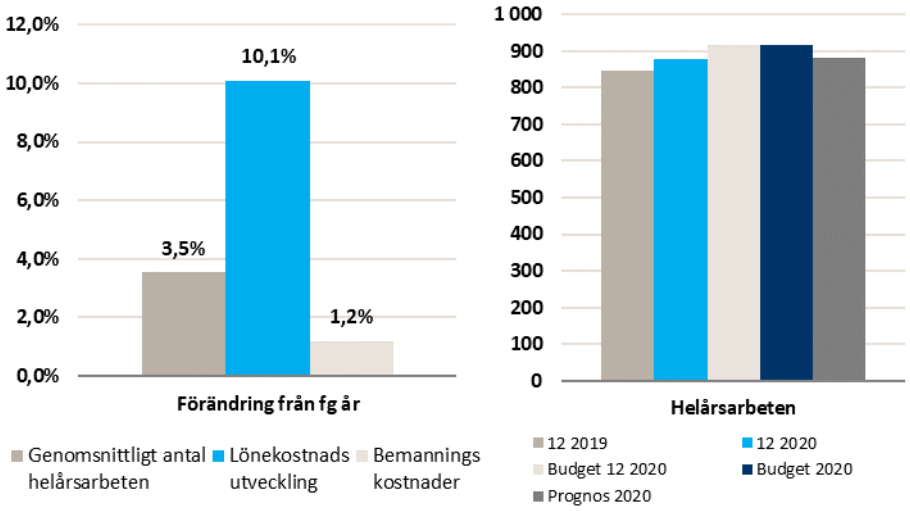
- Webinarium: arbetsmiljö i samverkan för chefer, skyddsombud och HR med syftet att skapa en gemensam bild av och vilken roll alla har i detta arbete.

- Hälsofrämjande aktiviteter erbjuds inom Hälsospåret där utbudet coronaanpassats – digitala lösningar för att följa regionens rekommendationer kring möten samt göra det tillgängligt för så många som möjligt att delta, oavsett vart man befinner sig. Ett utbud med allt från meditation till funktionellträning, cykelavtal samt programvara för pausaktiviteter vid datorn.

- Under 2020 har projektet kring samlokalisering avstannat på grund av covid-19 men nu tagits upp igen i form av utredning av behov och vilka lärdomar som kan dras från pandemin med stort inslag av distansarbete.

5.4 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat jämfört med föregående år huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster bland annat på grund av konsultväxling. Ökningen är en följd av den personalstrategiska utredningen och det arbete som har pågått med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta har förstärkningar gjorts främst till följd av förvaltningens satsning inom IT-området, bland annat digitalisering.

De direkta lönekostnaderna ökar till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Dock har de inte ökat i planerad omfattning. Vakansläget gör att lönekostnaderna understiger budget men avvikelsen delvis motverkas av kostnader för inhyrd personal som ersätter vakanser och övrig frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är dock väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna i jämförelsen av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

Antalet helårsarbeten per december är lägre än i årsbudgeten. I budget ingår konsultväxling.

5.5 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron för året uppgår till 3,4 procent, ligger stabilt under mål, och har minskat något jämfört med föregående år. En viss reservation bör göras för ett eventuellt mörkertal på den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av

hemarbete i samband med covid-19. För att vidmakthålla en fortsatt låg sjukfrånvaro utvärderas förvaltningens arbetsmiljö- och hälsoarbete i syfte att sätta ett hållbart arbetsliv på agendan.

Ur ett genusperspektiv så ökar skillnaden på *långtidsjukfrånvaro* mellan kvinnor och män under året. Inte dramatiskt men det är ett trendbrott som behöver bevakas och undersökas. Männen ligger på 1,3 vid årets slut och kvinnorna på 2,9. Detta att jämföra 1,7 (män) och 2,4 (kvinnor) för föregående år.

Tabell: Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	**Ack utfall 2012**	**Ack utfall 1912**	**Förändr %-enh**
Procentuell sjukfrånvaro TF	3,4	3,6	*-0,2*
- varav kvinnor	*4,6*	*4,2*	*0,4*
- varav män	*2,4*	*2,8*	*-0,4*

6. Digitalisering

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 samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Under 2020 har ett arbete pågått med att ta fram en digitaliseringsstrategi för trafikförvaltningen, och även att arbete med en utvecklingsplan samt en förvaltningsplan för den digitala transformationen. Dessa planer skall beskriva vilka initiativ trafikförvaltningen bör fokusera på att åstadkomma en lämplig digital transformation av organisationen.

I de fall där det identifierats tydliga behov av digitalisering har ett antal plattformsinitiativ startats, med förmågor inom AI och Machine learning, som skall levereras under 2021. Dessa plattformar kommer i nästa steg nyttjas i den digitala transformationen. Övriga leveranser inom området är biljett och betal, trafikinformation, transformation av infrastruktur och applikationsdrift samt en generisk modell för IT-utveckling och förvaltning.
Vidare har trafikförvaltningen under 2020 tagit fram förslag till en innovationsprocess som en del av *Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen (TN 2020-2043)*. Planen, och innovationsprocessen, godkändes av trafiknämnden i september 2020. Innovationsprocessen är implementerad i trafikförvaltningens *Forsknings- och Innovationsråd* sedan oktober 2020 och arbetet har startat igång med bland annat genomgång av en ansökan till Innovationsfonden.

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. För ytterligare detaljer om detta samt om digital kompetens och digital tillgänglighet, se vidare nedan.

6.1 Pandemins effekt på digitalisering

Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, framförallt inom digitala verktyg för distansarbete där användningsgraden anmärkningsvärt har ökat. Utmaningar har dock funnits med verktygen. Tekniken har inte alltid fungerat optimalt utan brister har uppstått i prestanda och stabilitet. Funktionalitet i verktygen har inte riktigt räckt till vilket gjort att produktiviteten påverkats. Utöver detta har det funnits en tröskel för den ovane att snabbt lära sig bli effektiv i sitt nyttjande. Vidare har vissa utmaningar kopplat till säkerhet och integritet uppstått då användning har skett av verktyg utanför förvaltningens beslutade utbud.

En positiv lärdom som erhållits är att alla medarbetare har kunnat använda verktygen och förvaltningen har på olika sätt lyckats skapa en miljö som fungerat i stort som innan pandemin. En ytterligare erfarenhet visar att förvaltningen bör fortsatt arbeta med att ytterligare stärka stabilitet och säkerhetsaspekter i denna

typ av digitala lösningar samt addera relevanta stödverktyg för att ytterligare öka produktiviteten.

En effekt relaterat till pandemin är begränsade möjligheter att finansiera den digitala transformation i stort då tillgången till finansieringsmedel minskat på grund av ansträngd ekonomi. Över tid kan dock förhållandevis låga investeringar skapa effektivisering och ökade värden med hjälp av digitalisering.

6.2 Digital kompetens

I trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan, och enligt princip *”Vi möjliggör en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats”,* konstateras att digitala arbetssätt är en förutsättning för ett nå denna flexibilitet. I samband med pandemin har omställningen till hemarbete drivit på och accelererat utvecklingen inom området digitala arbetssätt. De kompetenshöjande initiativ som gjorts är bland annat information och stöd på intranätet om hur man genomför digitala möten, vilka tekniska lösningar som finns att tillgå och hur man använder dem. En pilot kring införande av verktyget Teams har inletts.

Under året har avdelningarna inom förvaltningen påbörjat framtagandet av kompetensplaner som en del i implementeringen av verksamhetens kompetensförsörjningsplan. Ett identifierat kompetensbehov är digital kompetens. I samband med PU-samtalen kommer kompetensskattning göras av samtliga medarbetare för att identifiera den digitala kompetensen. Utifrån resultatet kan relevanta kompetensutvecklingsinitiativ utformas för att möta det kompetensbehovet.

6.3 Digital tillgänglighet

Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service har trätt i kraft. Kraven på tillgänglighet i lagen börjar gälla vid olika tidpunkter beroende på om det är en befintlig eller ny webbplats eller om det rör sig om en mobil applikation. För nya webbplatser trädde bestämmelserna i kraft 23 september 2019. För befintliga webbplatser var sista datum 23 september 2020 och mobila applikationer måste leva upp till kraven om tillgänglighet senast den 23 juni 2021.

Gällande förvaltningens webbplatser finns det tillgänglighetsredogörelse på samtliga platser. Förbättringsarbete fortsätter enligt plan där de mest angelägna områdena kommer att vara klara under första kvartalet 2021.

För mobil applikation kopplat till SL-Reseplanerare gäller att trafikförvaltningen genomför de sista åtgärderna inför 23 juni 2021. I korta drag gäller detta så kallat liggande läge, tillgänglighetsredogörelse, kontakt för att ge tillgänglighetsrespons samt expertgranskning hos Funka[17].

17 Funka är ett marknadsledande bolag inom området tillgänglighet med tjänster såsom kravställning, användartester, kvalitetsgranskningar, stöd och utbildningar

7. Pågående rättsprocesser (tvister)

Förvaltningens två större tvister rörande sprickor på tunnelbanevagnar och signalsystemet på röda linjen, har fortsatt under perioden och ianspråktar omfattande resurser. Båda processerna har, på motpartens begäran, förskjutits med anledning av covid-19. Huvudförhandling i tvisten med Hitachi Rail har ägt rum under hösten 2020 och dom i första delen av tvisten väntas i början av mars 2021.

- AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador på fordonstyp C20.
- Hitachi Rail STS Sweden AB (tidigare Ansaldo STS Sweden AB), nedan ”Hitachi Sweden”, påkallade under 2018 skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen. I anslutning till Hitachis talan påkallade AB SL under år 2019 skiljeförfarande mot Hitachi Swedens moderbolag Hitachi Rail STS S.P.A (”Hitachi”) gällande Hitachis skyldighet att infria det borgensåtagande som Hitachi gjort i förhållande till SL angående leveranskontraktet avseende signalsäkerhetssystemet.

Beträffande tidigare skärgårdsupphandlingar (E29, E29X) har det pågått ett skadeståndsmål initierat av Stockholms Sjötrafik AB (”SSAB”). SSAB:s talan ogillades av Stockholms tingsrätt. Motparten överklagade därefter domen till hovrätten men i början av 2020 ingick parterna slutligen ett förlikningsavtal.

8. Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer ägnat mycket av året till att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av covid-19 pandemin. Störst fokus har legat på att upprätthålla ett robust trafikutbud och bidra till minskad smittspridning och sköta basverksamheten. Samtidigt har förvaltningen fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet i grunduppdraget, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2020). Under rubriken verksamhetsutveckling nedan beskrivs några interna aktiviteter och i bilaga till verksamhetsberättelsen finns en sammanfattande lägesbeskrivning av VP 2020 uppdrag och aktiviteter där många uppdrag och aktiviteter färdigmarkerats och avslutats.

Intern styrning och kontroll
Under perioden har internkontrollarbetet fokuserats på att fortsatt stärkas inom områdena konsultanskaffning, bokslutsprocessen och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade mål. Trafikförvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i ledningen och ett arbete har påbörjats att etablera ett trafikförvaltningsövergripande riskregister som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten . Ett risk- och

revisionsutskott har etablerats i verksamheten som ska tillhandahålla och behandla risker och revisionsfrågor.

Internrevisionen har färdigställt en granskning om investeringsstyrning på trafikförvaltningen, specifikt inriktad på processerna för projekturval samt ändringshantering i projekt. Internrevision har också granskat rutiner för avtalsförvaltning och avropsrutiner via konsultförmedlaravtalet mellan trafikförvaltningen och Workforce Logiq. Vidare har internrevisionen färdigställt utredningar med anledning av inkomna orosanmälningar angående hantering av personuppgifter, konsultjäv samt misstänkta säkerhetsbrister. Under året har också uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för verksamhetens åtgärdsarbete och stänga revisorers tidigare iakttagelser.

Covid-19 pandemin
Fokus under året har varit att upprätthålla en robust trafik och basverksamhet samt säkra driftspåverkande upphandlingar och projekt. Många delar av verksamheten har situationsanpassats till det nya läget, bland annat har ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal kompletterats med nya interimistiska avtal. Folkhälsomyndighetens rekommendation att säkerställa lämpliga åtgärder för att undvika smittspridning har inneburit en omfattande kommunikation från SL med uppmaningen till resenärer att endast resa kollektivt om det är nödvändigt och undvika rusningstid för att inte bidra till trängsel som resenär. Förvaltningen har också säkrat den rekommendation från FHM i slutet av året att fr o m den 7 januari 2021 rekommenderas munskydd i kollektivtrafiken under rusningstid. Man har också arbetat hårt för att kunna installera skyddsglas vid förarplats i bussar och som sedan kunde påbörjas i december.
Trafikförvaltningen har löpande inom flera verksamhetsområden analyserat effekterna ekonomiskt och verksamhetsmässigt av pandemin för såväl innevarande år som kommande planår 2021 och 2022. Tre fokusområden har utkristalliserats:

1. Återtagande av intäkter, det vill säga, planera för, initiera och följ upp de aktiviteter som krävs för att stegvis och så snabbt förutsättningarna medger återfå resenärer och intäkter. Fokus är att skapa trygghet kopplat till trängsel och få tillbaka betalande resenärer men också att förstå det nya normala när restriktionerna släpps och vad som krävs för en omstart för kollektivtrafiken i Stockholm.
2. Analysera kostnadssituationen och trafik utbud utifrån ett lägre resande samt föreslå besparingar inom administration. Förslagen har konsekvensanalyserats under hösten utifrån resenärs-, intäkts- och ett systemperspektiv. Konsekvenser av en lägre investeringsnivå har också analyserats och bedömts.
3. Prioritera, utifrån ett ansvarsfullt sätt, planerade uppdrag och aktiviteter i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2020.

Verksamhetsutveckling
Trafikförvaltningens förbättringsarbete strävar fortsatt efter att utgå ifrån Stockholmsregionens- och resenärernas behov. Ambitionen är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhället och att resenären ska känna förtroende att resa

kollektivt. Det ska också vara ordning och reda i ekonomin. Det kräver att förvaltningen fortsätter att utveckla verksamheten.

Implementering av ny huvudprocesskarta fortsätter enligt plan och ska bidra till att stärka det tvärfunktionella arbetssättet och öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten. Arbetet att stärka området leda och styra, ny åtgärdsvals- och investeringsprocess samt förbättrad tillgångsförvaltning (fd kontroll på anläggning) har fortsatt under årets andra tertial. Den förbättrade tillgångsförvaltningen syftar till att säkerställa att trafikförvaltningens tillgångar i form av spåranläggning och spårfordon omhändertas så att skick och värde säkerställs. Fortsättningen av året har också inneburit en milstolpe i arbetet med att förbättra avtalsuppföljningen för trafikavtal. Förbättringarna skapar goda möjligheter till ett mer systematiskt, kvalitativt, enhetligt samt effektivt arbetssätt när det gäller uppföljning av trafikavtal.

Covid-19 pandemin behov av fysisk distansering för att minska smittspridningen har drivit på utvecklingen av nya sätt att arbeta på trafikförvaltningen. Användningen av digital teknik och verktyg har ökat och den digitala kompetensen bland medarbetarna har stärkts under året vilket är mycket positivt.

Insatser inom investeringsstyrning fortsätter och förändrade arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen, nya kalkylmodeller som stöd för planering och uppföljning av investeringar fortsätter tillsammans med ett förbättrat systemstöd i Hypergene. Investeringsrådet som etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget, har stärkt styrningen och kontrollen av investeringsbeslut.

Trafikförvaltningen har uppdaterat styrande dokument i överensstämmelse med Regionens Policy för inköp samt Riktlinjer för inköp inklusive Policy för Uppförandekod för leverantörer. Genom tillämpningen av uppdaterade dokument bidrar trafikförvaltningen till ett effektivt utnyttjande av resurser och goda affärer. Förvaltningen har också deltagit i regionens arbete med att införa kategoristyrning och ta ägarskap för de kategorier som tilldelats trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har tagit fram en effektiviseringsplan med fokus på tio procents effektiviseringar inom administration och arbetssätt. Arbetet har redovisats i ett separat yttrande över promemoria: Effektiv administration inom Region Stockholm samt i VP 2021.

9. Övrigt

I samband med årsredovisningen 2020 gäller en förändrad grund för uppskattning och bedömning av nuvärdesberäkning av pensionsskulden. Finansinspektionens diskonteringsränta för innevarande år ska användas. Tidigare har Finansinspektionens diskonteringsränta för kommande år använts vid beräkningen.
I övrigt har samma redovisningsprinciper använts som i den senaste årsredovisningen.

10. Förväntad utveckling 2021

Resandet kommer vara fortsatt begränsat med förändrade resandemönster under 2021. Trafikförvaltningen fortsätter att upprätthålla full trafik trots färre resenärer och när restriktionerna hävts, planera för att 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 2021 är trafikförvaltningens budgetantagande att i storleksordningen en resenär av fem fortsatt kommer att välja bort kollektivtrafiken (resandeprognos 83 procent jämfört med 2019), vilket skulle innebära 2,2 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört med det tidigare beslutade budgetunderlaget för året 2021.

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 under 2021, bland annat genom färdigställande av Roslagsbanas dubbelspårsutbyggnad, Tvärbanans utbyggnad till Kista med öppnande av trafik till Bromma flygplats, och byggandet av bussterminalen vid Slussen. Under 2021 fortsätter också lanseringen av de nya tunnelbanefordonen, C30, trafiksättning sker av de uppgraderade C20-fordonen och ytterligare nya X15p-fordon för testning av Roslagsbanan anländer.

Trafikleveransen ska säkras under pandemin och trafikförvaltningen fortsätter att noggrant följa utvecklingen av efterfrågan och nya resmönster och arbetar aktivt med intäktssäkring. En tillgänglig och pålitlig skärgårdstrafik är en förutsättning för att skärgården ska vara en levande plats året om. Tillgängligheten måste vara god för att ge alla invånare möjlighet till enkelt resande, och tryggheten är viktig för invånarnas förtroende för kollektivtrafiken i Regionen. Som en del av arbetet med smidiga resor ska blandpendling främjas. Region Stockholm ska fortsätta att vara ledande i den gröna omställningen, och arbetet fortsätter genom energieffektivisering och fortsatt elektrifiering av busstrafiken. En tät samverkan med regionens kommuner är även en viktig förutsättning för fortsatt utveckling av ett attraktivt och kostnadseffektivt trafikutbud, inte minst i anslutning till stora trafikupphandlingar och vid utveckling av framtidens trafik.

11. Bilagor

1 -3 Specifikationer för SL, WÅAB och trafikförvaltningen
4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken
5 Specifikation av medfinansiering, statsbidrag samt fastighetsförsäljningar
Investeringar, specificerade
Investeringar, ospecificerade
Uppdrag
Aktiviteter
Nämndspecifika mål och indikatorer, beslutade av TN
Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020
Plan för intern kontroll 2020,återrapportering av
Särskild bolagsredovisning

12. Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelse 2020 behandlas av trafiknämnden den 16 februari 2021.

Stockholm 2021-01-28

David Lagneholm
Förvaltningschef

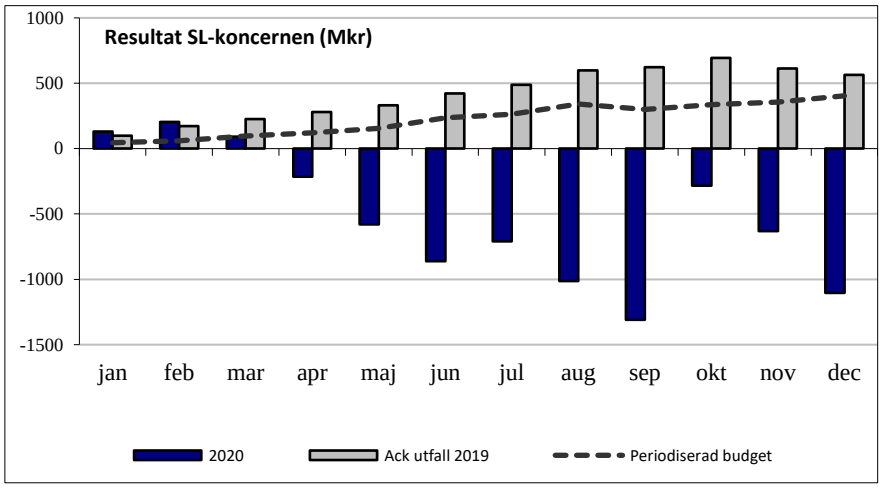
Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-5 specifikationer till Verksamhetsberättelse per december 2020

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Trafikförvaltningen
4. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken
5. Specifikationer av medfinansiering, specialdestinerade statsbidrag samt fastighetsförsäljningar

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2020	Avvik utf-bu 2020	Utfall 2019	Föränd fg år %	Utfall 2020*
Verksamhetsanslag	9 675	9 675	0	9 382	3,1%	9 685
Biljettintäkter	5 455	9 325	-3 870	8 829	-38,2%	5 455
Uthyrning fordon	1 388	1 388	0	1 388	0,0%	1 388
Uthyrning lokaler	859	869	-10	848	1,4%	859
Reklam	352	419	-67	451	-21,9%	352
Övriga intäkter	3 131	1 073	2 058	1 310	139,1%	3 241
Verksamhetens intäkter	**20 860**	**22 750**	**-1 890**	**22 207**	**-6,1%**	**20 980**
Personalkostnader	-23	-23	0	-33	-30,7%	-23
Köpt trafik (AB SL)	-13 319	-13 900	581	-13 139	1,4%	-13 319
Köpt trafik (WÅAB)	-397	-426	29	-381	4,3%	-397
Drift och underhåll	-2 446	-2 208	-237	-2 320	5,4%	-2 446
Övriga kostnader	-2 137	-2 061	-75	-2 129	0,4%	-2 258
Verksamhetens kostnader	**-18 321**	**-18 618**	**298**	**-18 001**	**1,8%**	**-18 443**
Avskrivningar	-3 164	-3 276	113	-3 100	2,1%	-3 164
Finansnetto	-479	-451	-28	-544	-11,9%	-489
Resultat	**-1 103**	**404**	**-1 507**	**563**		**-1 115**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

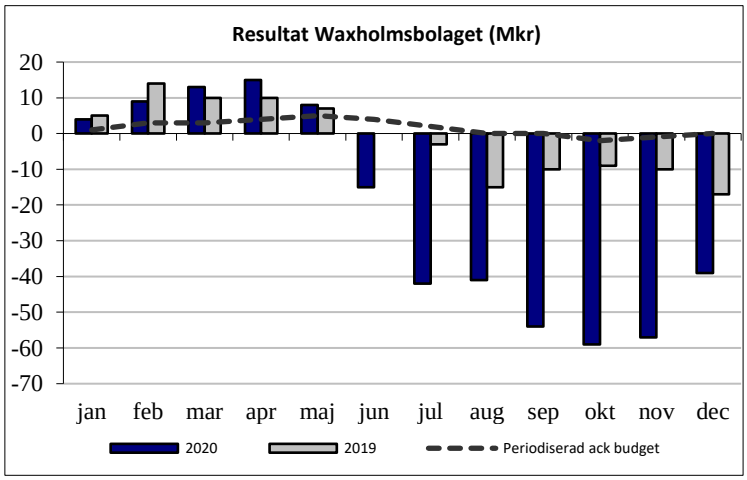
**Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).*

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2012	Budget 2020	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	3 984	5 396	74%
Ospecificerade investeringar	1 238	1 579	78%
SL-koncern Totalt	**5 222**	**6 974**	**75%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 645*	*2 363*	*70%*

Balansräkning Mkr	2020-12-31	2019-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	60 559	58 561	1 998
Omsättningstillgångar	2 944	3 361	-416
varav kassa och bank	1 526	*1 372*	*154*
SUMMA TILLGÅNGAR	**63 503**	**61 921**	**1 582**
Eget kapital	7 238	8 341	**-1 103**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	1 276	1 017	**259**
Skulder	**54 989**	**52 563**	**2 425**
varav			
Långfristiga skulder	47 200	*42 365*	*4 835*
Kortfristiga skulder	7 789	*10 198*	*-2 410*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**63 503**	**61 921**	**1 582**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2020	Avvik utf-bu 2020	Utfall 2019	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	403	403	0	380	6,1%
Biljettintäkter	52	90	-38	79	-34,0%
Övriga intäkter	78	131	-53	102	-23,4%
Verksamhetens intäkter	**533**	**624**	**-91**	**561**	**-4,9%**
Personalkostnader	0	-1	1	-1	-158,5%
Köpt trafik	-398	-426	29	-383	3,8%
Drift och underhåll	-85	-117	31	-112	-23,4%
Övriga kostnader	-32	-28	-4	-29	9,9%
Verksamhetens kostnader	**-514**	**-571**	**57**	**-524**	**-1,9%**
Avskrivningar	-56	-52	-4	-51	10,3%
Finansnetto	-2	-1	-1	-2	-9,4%
Resultat	**-39**	**0**	**-39**	**-17**	

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 2012	Budget 2020	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	3	15	21%
Ersättningsinvesteringar	14	39	35%
WÅAB totalt	**17**	**54**	**31%**

Balansräkning Mkr	2020-12-31	2019-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	448	488	-40
Omsättningstillgångar	182	76	106
varav kassa och bank	0	*0*	*0*
SUMMA TILLGÅNGAR	**630**	**564**	**66**
Eget kapital	127	35	**91**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	13	14	**-1**
Skulder	**490**	**515**	**-24**
varav			
Långfristiga skulder	320	*320*	*0*
Kortfristiga skulder	170	*195*	*-24*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**630**	**564**	**66**

Bilaga 3 - Trafikförvaltningen

Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2020	Avvik utf-bu 2020	Utfall 2019	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	9 794	9 794	0	8 705	12,5%
Vidarefakturering	1 236	1 472	-236	1 311	-5,7%
Övriga intäkter	11	5	6	9	21,0%
Verksamhetens intäkter	**11 041**	**11 271**	**-230**	**10 025**	**10,1%**
Personalkostnader	-866	-918	52	-846	2,4%
Köpt trafik	10	-175	184	-146	-106,6%
Drift och underhåll	-140	-133	-7	-101	39,2%
Anslag till SL-koncernen	-9 675	-9 675	0	-8 600	12,5%
Övriga kostnader	-159	-144	-15	-134	18,8%
Verksamhetens kostnader	**-10 830**	**-11 044**	**214**	**-9 826**	**10,2%**
Avskrivningar	-152	-186	33	-150	1,7%
Finansnetto	-44	-42	-2	-42	3,9%
Resultat	**14**	**0**	**14**	**6**	

Trafikförvaltningens resultaträkning inkluderar verksamhetsinterna transaktioner mot SL-koncernen.

Investeringar Trafikförvaltningen, mkr	Årets utgift 2012	Budget 2020	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	593	425	139%
Ospecificerade investeringar	56	72	77%
Trafikförvaltningen totalt	**649**	**497**	**130%**

Balansräkning Mkr	2020-12-31	2019-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	5 590	5 098	493
Omsättningstillgångar	457	466	-10
varav kassa och bank	173	194	*-21*
SUMMA TILLGÅNGAR	**6 047**	**5 564**	**483**
Eget kapital	15	7	**8**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	0	10	**-10**
Skulder	**6 032**	**5 546**	**485**
varav			
Långfristiga skulder	5 172	4 316	*856*
Kortfristiga skulder	860	1 231	*-371*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**6 047**	**5 564**	**483**

Bilaga 4 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i Wåab-trafiken

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Det lägre resandet till följd av situationen med covid-19 har lett till ett betydande intäktsbortfall under året. För helåret 2020 uppgår biljettintäkterna till 5 403 mkr, vilket är -3 833 mkr lägre än budget (-41,5 procent). Jämfört med 2019 är nedgången -3 347 mkr, motsvarande -38,3 procent. Ett statligt bidrag om 1 332 mkr har erhållits som kompensation för intäktsbortfallet till följd av covid-19 avseende perioden mars-juni. Den 3 januari 2020 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 4,5 procent samtidigt som ett harmoniserat pris på enkelbiljetter[1] infördes. Under planperioden är den genomsnittliga biljettprishöjningen 3,3 procent (2021 2,2 procent).

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter för 2020 är -3 833 mkr lägre än budget, motsvarande -41,5 procent. Under årets två inledande månader var biljettintäkterna i nivå med budget. Under mars månad sjönk de kraftigt till följd av bland annat Folkhälsomyndighetens rekommendationer om resande och trängsel, vilket innebar att intäktsnivån ungefär halverades. Under sommaren och inledningen på hösten märktes ett svagt förbättrat resande vilket dock sjönk i och med skärpa restriktioner under årets sista månader. För december månad uppgår biljettintäkterna till 42 procent av budgeterad nivå och för helåret till 59 procent. I samband med en ökad andel distansarbete och övergång till alternativa transportslag har såväl det dagliga pendlandet, som övrigt resande generellt minskat. Försäljningen av periodbiljetter har gått ned med en överströmning till olika typer av enkelbiljetter, vilka är mer ekonomiskt fördelaktiga vid färre resor. Viljan att köpa längre periodbiljetter, till exempel 90-dagarsbiljette och årsbiljetter, är naturligt också lägre. Intäkter från periodbiljetter står för en större del av de totala biljettintäkterna. Under året har dessa minskat jämfört med budget med -2 627 mkr (-41,3 procent).

30-dagarsbiljetter står för större delen, -2 170 mkr (-45,3 procent). De som måste pendla fortsätter att göra det och reser ungefär lika mycket som tidigare på sin biljett.

Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) understiger budget med -165 mkr (-13,9 procent). Periodbiljetter periodiseras vilket innebär att intäkten fördelas över hela biljettens giltighet. En större försäljning av årsbiljetter än väntat i början av 2020 har därför fortfarande en positiv effekt på jämförelsen, +11 mkr (+2,4 procent). 90-dagarsbiljetter står för merparten av bortfallet, -119 mkr (-37,7 procent). Intäktsbortfallet för biljetter till skolungdomar är procentuellt sett inte lika stort; -57 mkr (-14,5 procent), där nedgången i större utsträckning avser så kallade fritidsbiljetter, som gäller utanför skoltid.

1) Ett enhetligt enkelbiljettspris oavsett försäljningskanal undantar biljetter sålda av konduktör eller sådana som är lagrade på så kallade engångskort. Dessa biljettyper står för en mycket liten andel av försäljningen och säljs till ett högre pris.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) står för den största negativa avvikelsen procentuellt sett, -291 mkr (-76,0 procent). Detta är biljettyper som i stor utsträckning används av tillfälliga besökare, en grupp som minskat.

Enkelbiljetter inklusive reskassa understiger totalt sett budget med -1 150 mkr (-42,0 procent). Efter den inledande nedgången på cirka -50 procent under våren har antalet sålda enkelbiljetter ökat succesivt i takt med att resenärer förändrat sina resvanor och gått över från periodbiljett till enkelbiljett.

Ett intäktsbortfall har också uppstått i och med att det inte varit möjligt att validera biljett på bussar då påstigande skett genom bakdörrarna för att minska smittorisken. Resenärer med reskassa som inte reser vidare med annat trafikslag ger upphov till ett intäktsbortfall. Under större delen av året räckte det med att ha tillräckligt saldo på sin reskassa för att slippa avgift vid biljettkontroll vilket troligtvis även gjorde att en del resenärer utnyttjade möjligheten att resa utan att ha validerat sin biljett. Sedan slutet av oktober krävs dock en giltig biljett före resa och biljettkontroller utförs i större omfattning.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2019 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter dec 2020, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2019
Volym (antal biljetter och resande)	-3 943	-3 560
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	141	240
Övrigt	-30	-28
Summa förklaringsposter	**-3 833**	**-3 347**

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
I stort sett hela avvikelsen mot budget är ett resultat av den betydande resandeminskningen till följd av coronapandemin.

Pris
Prisrelaterade effekter inklusive mixförändringar står för en positiv avvikelse mot budget på +141 mkr. Generellt bör övergång till enkelbiljett innebära en högre intäkt per resa än resa med periodbiljett.

Övrigt
Övriga förklaringsvariabler uppgår till -30 mkr.

Effektivitet
För att dämpa oron för smittspridning till chaufförerna stängdes i mitten av mars framdörrarna i buss för påstigning, som istället skedde genom bakdörrarna. Det innebar att möjligheten att validera biljett ombord inte fanns, vilket medförde ett direkt intäktsbortfall från resenärer med reskassa som inte reser vidare med annat trafikslag och som inte på annat sätt validerat biljetten innan resa. Under tiden april-juni pausades de systematiska biljettkontroller som normalt genomförs i trafiken. Biljettkontrollanterna arbetade istället med att göra trängsel-observationer och informera om distansering. Runt midsommar påbörjades kontroller i mindre skala för att efter hand utökas och från mitten av oktober omfatta ombordkontroller i samtliga trafikslag utom buss. Vid biljettkontroll på

buss räckte det inledningsvis med att resenären hade tillräckligt reskasse-saldo på biljetten för att slippa kontrollavgift. Detta skärptes dock i slutet av oktober till krav på aktiverad giltig biljett.

Frånvaron av systematiska biljettkontroller i trafiken tillsammans och möjligheten att under en period kunna resa utan att betalat sin biljett innan resa har lett till ett ökat fusk. Det gäller inte bara buss, utan trafiken i stort även om buss stack ut i jämförelse. Under årets sista två månader ställdes fler tilläggsavgifter ut jämfört med samma period 2019, trots att antalet kontrollerade resenärer bara uppgick till en fjärdedel. De tidigare månatliga mätningarna av fusknivån i trafiken ”Mini-SL” har reviderats då förutsättningarna förändrats och en större genomgång pågår för få en samlad bild av fusknivån i trafiken för helåret.

Arbete pågår för montering av skyddsglas i buss så att påstigning genom framdörrar kan tillåtas utan att äventyra chaufförernas hälsa. I dagsläget har det genomförts i bland annat områdena Norrtälje och Tyresö.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. Det kommer bland annat möjliggöra resor med betalkort. En pilot för detta pågår och lansering sker första kvartalet 2021. Möjligheten att resa med betalkort innebär att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

SL-appen fortsätter att utvecklas. Sedan hösten 2019 är det möjligt att köpa 24-timmarsbiljett i mobilen och sedan slutet av mars finns även 72-timmarsbiljett i utbudet. Arbetet med att erbjuda 30-dagarsbiljett via app pågår och förväntas lanseras under 2021. Senare under året kommer fler längre periodbiljetter att lanseras i appen.

Samtliga spärrar, spärrlinjer och bussar är nu utrustade med läsare som gör det möjligt att validera mobilbiljetter, vilket gör det enklare för resenären samtidigt som det försvårar fusk. Dessa läsare kommer även att kunna hantera de kontaktlösa biljetterna (betalkort).

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna är -3 347 mkr lägre än föregående år, motsvarande en nedgång med -38,3 procent. Efter två inledande starka månader sjönk biljettintäkterna under mars månad till en nivå som motsvarar ungefär hälften av föregående års nivå. Intäktsnedgången är procentuellt sett större än nedgången i resande (mätt som antal påstigande). Dels beror det på att utebliven valideringsmöjlighet i buss resulterat i intäktstapp men också på en lägre betalningsvilja i trafiken generellt.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med -3 560 mkr. SL har under året följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och uppmanat resenärer att hålla distans samt undvika att resa i den mån det går, med särskilt fokus på resenärer över 70 år eller de som tillhör en riskgrupp. För december månad uppgår biljettintäkterna till 45 procent av 2019 års nivå för samma period och för helåret till 62 procent.

Pris

Prisrelaterade effekter inklusive mixeffekter till följd av förändrade biljettval och resandemönster uppgår till +240 mkr. I början av januari höjdes priset på biljetter

med i genomsnitt 4,5 procent. Samtidigt infördes ett enhetligt pris för enkelbiljetter vilket innebar att priset för biljetter köpta med reskassa höjdes medan priset för övriga enkelbiljetter sänktes. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter. Under planperioden är den genomsnittliga biljettprishöjningen 3,3 procent (2021 2,2 procent).

Övrigt
Övriga förklaringsposter uppgår till -28 mkr. Den totala skulden till resenärerna uppgår vid utgången av december till 440 mkr. Under året har skulden minskat med cirka 45 mkr. Resenärer har inte laddat reskassa i samma omfattning som tidigare. Intäkter från kvarvarande saldo på gamla SL Accesskort som inte nyttjats på länge och där kortet passerat sin giltighetstid var också större 2020 än tidigare år.

WÅAB-trafiken

Utveckling biljettintäkter
Även för WÅAB-trafiken har resandet till följd av situationen med covid-19 lett till ett väsentligt intäktsbortfall avseende biljettintäkterna under året. För helåret 2020 uppgår biljettintäkterna till 52,1 mkr, vilket är -37,8 mkr lägre än budget (-42,1 procent). Avvikelsen är även en effekt av införande av SL-taxa under lågsäsong i hela skärgården, där den negativa effekten underskattats i budget, uppskattningsvis -2 mkr.

Av årets totala avvikelse mot budget står sommarperioden juni- augusti för 65,9 procent av intäktsbortfallet, motsvarande -25,0 mkr. Jämfört med 2019 är intäkterna -26,8 mkr lägre, motsvarande -34,0 procent. Effekten av situationen med covid-19 och införandet av SL-kort i hela skärgårdstrafiken är de huvudsakliga orsakerna även här. Den prishöjning som gjordes den 3 januari 2020 har en positiv effekt på avvikelsen.

För skärgårdstrafiken har validering och intäktssäkring fungerat bra trots pandemin. Förutom ett par veckor kring själva pandemiutbrottet har försäljning och validering fungerat som vanligt då man snabbt fick upp plexiglasskydd på däckskontoren. Ett fåtal mindre fartyg med endast handhållen biljettutrustning undantaget.

Analys utfall mot budget
Den enskilt största påverkan på utvecklingen av biljettintäkterna är det lägre resandet till följd av covid-19 och relaterade restriktioner. Sjötrafik har reducerat antalet platser ombord till cirka 50-70 procent av sittplatserna för att förhindra smittspridning. En åtgärd för säkerställande av att undvika trängsel ombord. Sjötrafik har ingått i trafikförvaltningens kampanjarbete för att undvika onödiga resor vilket har fått genomslag.

Under årets första månader fram till mitten av mars var resandet i nivå med budget och föregående år. Men biljettintäkterna för motsvarande period avvek negativt mot budget med cirka -2 mkr. Fram till vecka 12 i mars antas denna avvikelse förklaras av införandet av SL-taxa i hela skärgården under lågsäsong. Det innebär att alla med en giltig SL-biljett kan resa i hela skärgården vilket medför färre sålda WÅAB-biljetter. Den budgeterade negativa effekten baserades på tidigare försök

med SL-taxa och kan antas vara för lågt beaktad i budget. En ytterligare faktor kan vara prisrelaterad. Nya priser infördes från 3 januari.

Från mitten av mars och resterande del av året har resandet och därmed även biljettintäkterna påverkats av covid-19 situationen. Störst var påverkan under sommaren, under skärgårdstrafikens högsäsong

Analys mot föregående år

Även vid jämförelse mot föregående år är biljettintäktsbortfallet betydande och främsta avvikelse hänförs till covid-19. Årets biljettintäkter uppgår till 52,1 mkr jämfört med 78,9 mkr 2019, en avvikelse på -26,8 mkr (-34,0 procent). Intäktsnedgången är procentuellt sett på samma nivå som nedgången i resande (mätt som antal påstigande). Pandemin påverkade resandet inom skärgårdstrafiken, totalt en minskning med -35,5 procent jämfört med föregående år.

Resandetrenden jämfört mot föregående år bröts från positiv till starkt negativ from vecka 12 i mars. Under april ökade den negativa avvikelsen och flerdubblades till följd av pandemin. Perioden april till juli hade ett minskat resande med över 40-60 procent medan trenden avmattades under augusti och större delen av hösten. Negativ resandetrend tilltog igen när nya restriktioner återkom framför allt i december.

Biljettintäktsbortfallet under sommarperioden juni till juli var -20,5 mkr, motsvarande -76,6 procent av hela årets bortfall. Augusti var däremot en månad med återhämtning och lägre resenärstapp och intäkter på en mer normal nivå liknande föregående års. Lågsäsong under hösten påverkar inte intäktsbilden nämnvärt trots lägre resande. Det är framför allt avvikelsen för taxebiljetterna, som köps vid varje enskild resa, som slår på intäkterna, -24,3 mkr jämfört med föregående år. Periodbiljetterna avviker med -1,9 mkr och ö-kort med -0,4 mkr.

Bilaga 5 – Specifikationer för medfinansiering av investeringar, specialdestinerade statsbidrag och försäljningar

Tabell: Medfinansiering av investeringar

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållet likvidmässigt under året	Resultatfört under året	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
			304,7			
Trafikverket	Bussterminal Slussen	157,4		0,0	-157,4	94,1
Trafikverket	Handen bussterminal	26,9		21,0	-5,9	19,4
Trafikverket	Tvärspårväg kista	23,0		29,0	6,0	132,2
Stockholm stad	T-Slussen stödmur	5,5		0,0	-5,5	0,0
Sollentuna stad	Tvärspårväg kista	0,7		0,0	-0,7	0,0
Stockholm stad	Bussterminal Slussen	101,4		107,0	5,6	73,3
EU	ERTMS och samkörbarhet	6,4		0,0	-6,4	0,0
Totalt medfinansiering av investeringar		**321,3**	**304,7**	**157,0**	**-164,3**	**319,0**

Tabell: Statsbidrag, specialdestinerade

Bidragsgivare	Statsbidrag, mkr	Utfall	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
SKR	Omställningsbidrag	0,13	0	0,13	0,08
Arbetsförmedlingen	Lönebidrag	0,07	0	0,07	0,27
Totalt specialdestinerade statsbidrag		**0,20**	**0,00**	**0,20**	**0,36**

Tabell: Genomförda försäljningar, fastigheter

Försäljningsobjekt	Fastighets/ inventarie-beteckning	Verksamhet	Hyresgäst	Avtal tecknas	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisas i period	Kommentar
Hornsbergs bussdepå	Kristinebergs slott 10	Kollektivtrafik	Arriva	2008	439	jul-20	
Del av mark	Roslags-Näsby 2:1	Kollektivtrafik	ET	2018-01-26	1,2	jan-20	*

* Reglering av köpeskilling, försäljning av mark med byggrätter i Roslags-Näsby

I juli skedde regleringen av depåfastigheten i Hornsberg. Avyttring av fastigheten Kristineberg slott 10 är därmed genomförd enligt överenskommelse med Stockholm stad, till ett belopp på 686 mkr. Saneringskostnader uppgår till 247 mkr, vilket blev något lägre än tidigare prognos. Innerstadsdepån i Hornsberg kommer att ersättas med Tomteboda bussdepå i Solna.

En reglering av köpeskilling har gjorts under perioden till ett belopp av 1,2 mkr avseende del av fastigheten Roslags-Näsby 2:1. Detta kopplat till tidigare försäljning av mark med byggrätter i området.

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

Bilaga Trafikinvesteringar, spec

Mkr	Utfall 2020 jan-dec	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Total budget Inv.plan 2021	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen													
1.1. Genomförandebeslut regionfullmäktige													
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr													
Program Roslagsbanans utbyggnad	978,5	709,5	269,0	37,9%	137,9%	8 076,3	10 450,0	9 643,8	10 450,0	806,2	8,4%	83,7%	2026
Program Bussdepåer	359,1	368,2	-9,2	-2,5%	97,5%	3 218,0	3 909,9	4 048,3	3 909,4	-138,4	-3,4%	79,5%	2025
Program Slussen	6,1	40,2	-34,1	-84,8%	15,2%	382,5	439,1	438,6	438,6	0,4	0,1%	87,2%	2023
Program Röda linjens uppgradering	626,7	1 514,2	-887,5	-58,6%	41,4%	6 110,8	10 710,0	10 710,0	10 710,0	0,0	0,0%	57,1%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	47,3	29,3	18,0	61,5%	161,5%	5 516,1	5 575,7	5 541,1	5 541,1	34,6	0,6%	99,5%	2022
Program Spårväg City	53,6	77,0	-23,3	-30,3%	69,7%	2 945,6	2 945,6	2 932,3	0,0	13,3	0,5%	100,5%	2020
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	1 103,7	985,8	117,9	12,0%	112,0%	2 274,4	4 937,0	4 936,2	4 936,2	0,8	0,0%	46,1%	2023
Program Saltsjöbanan	35,3	38,8	-3,5	-9,1%	90,9%	1 362,5	1 835,1	1 835,1	1 835,2	0,0	0,0%	74,2%	2026
Bussterminal Slussen	541,3	372,7	168,6	45,2%	145,2%	1 637,7	3 388,0	2 618,3	3 388,0	769,7	29,4%	62,5%	2025
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	4,4	14,5	-10,2	-70,0%	30,0%	20,4	234,5	234,6	234,5	-0,1	0,0%	8,7%	2024
SL Lås	22,4	45,5	-23,1	-50,8%	49,2%	336,4	400,9	400,9	400,9	0,0	0,0%	83,9%	2022
Vega Pendeltågsstation 1)	-1,1	0,0	-1,1	0,0%	0,0%	67,6	67,9	0,0	0,0	67,9	0,0%	0,0%	2020
Högvärdeskomponenter X60B	39,2	0,0	39,2	0,0%	0,0%	39,2	123,2	0,0	70,0	123,2	0,0%	0,0%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	63,7	33,1	30,5	92,2%	192,2%	64,4	411,7	291,0	411,7	120,7	41,5%	22,1%	2026
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr													
Nya Spårvägsmuseet	47,4	38,2	9,3	24,3%	124,3%	182,1	190,5	180,0	0,0	10,5	5,8%	101,2%	2021
Handen Bussterminal	84,9	62,3	22,6	36,3%	136,3%	217,2	226,0	230,0	0,0	-4,0	-1,7%	94,4%	2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	121,0	144,1	-23,1	-16,0%	84,0%	169,3	191,9	192,0	0,0	0,0	0,0%	88,2%	2021
C20 - uppgradering	61,5	378,8	-317,3	-83,8%	16,2%	508,2	1 453,1	1 453,1	1 453,2	0,0	0,0%	35,0%	2023
Lilla Lidingöbron	21,1	32,9	-11,8	-35,9%	64,1%	41,9	132,0	131,9	132,0	0,1	0,1%	31,8%	2022
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	35,9	27,4	8,5	30,8%	130,8%	449,9	442,5	449,0	0,0	-6,5	-1,4%	100,2%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	20,9	167,1	-146,2	-87,5%	12,5%	685,9	1 500,0	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	45,7%	2025
Rissne Tunnelbanedepå	27,7	107,0	-79,3	-74,1%	25,9%	37,4	631,9	631,9	631,9	0,0	0,0%	5,9%	2025
Depå Alkärrshallen	68,7	47,2	21,5	45,7%	145,7%	119,3	120,0	96,9	0,0	23,1	23,8%	123,1%	2021
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	1,7	50,0	-48,3	-96,7%	3,3%	1,7	150,0	200,0	150,0	-50,0	-25,0%	0,8%	2024
Banåtgärder Söderströmsbron	37,5	56,0	-18,5	-33,1%	66,9%	151,0	180,2	178,5	180,2	1,7	1,0%	84,6%	2021
TB Kanalisation 750 Volt 2)	3,2	0,0	3,2	0,0%	0,0%	172,2	173,0	0,0	0,0	173,0	0,0%	0,0%	2021
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	60,2	0,0	60,2	0,0%	0,0%	60,2	177,2	0,0	182,0	177,2	0,0%	0,0%	2022
Förstärkning innertak Fridhemsplan 3)	40,1	70,0	-29,9	-42,7%	57,3%	308,7	315,5	346,0	0,0	-30,5	-8,8%	89,2%	2021
Utbyggnad av Älvsjö depå	40,6	51,2	-10,6	-20,7%	79,3%	66,8	864,8	864,8	865,0	0,0	0,0%	7,7%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (Bytespunkt Slussen upprustning)	55,9	39,2	16,8	42,8%	142,8%	66,9	1 013,6	1 026,2	1 026,2	-12,6	-1,2%	6,5%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	626,2	562,2	626,2	64,0	11,4%	0,0%	2026
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr													
Nyinvesteringar	235,0	468,3	-233,3	-49,8%	50,2%					0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar	1 008,6	1 112,3	-103,7	-9,3%	90,7%					0,0	0,0%	0,0%	
Justering avslutade/nedlagda projekt 5)	22,8	0,0	22,8	0,0%	0,0%								
Summa beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	**5 874,9**	**7 081,0**	**-1 206,1**	**-17,0%**	**83,0%**	**35 290,7**	**53 816,9**	**51 672,8**		**2 144,1**	**4,1%**	**68,3%**	
1.2 Nya objekt													
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr													
Inriktningsbeslut													
Saltsjöbanan upphöjning 6)	0,0	24,5	-24,5	-100,0%	0,0%	12,9	540,3	540,3	0,0	0,0	0,0%	2,4%	-
Bussterminal Barkarby	5,4	1,0	4,4	437,8%	537,8%	12,1	120,0	120,0	120,0	0,0	0,0%	10,1%	2026
Bussterminal Nacka Centrum	0,5	5,0	-4,5	-89,3%	10,7%	9,2	520,1	520,1	520,0	0,0	0,0%	1,8%	2030
Samkörbarhet 6)	15,6	45,0	-29,4	-65,3%	34,7%	22,1	1 425,0	447,0	0,0	978,0	218,8%	4,9%	-
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen 6)	-1,8	8,8	-10,6	-120,8%	-20,8%	2,7	126,0	126,1	0,0	0,0	-0,1%	2,2%	-
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	-3,0	16,9	-19,9	-117,8%	-17,8%	7,6	588,3	559,0	588,3	29,3	5,2%	1,4%	2026

fortsättning trafikinvesteringar

Trafikförvaltningen

Mkr	Utfall 2020 jan-dec	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Total budget Inv.plan 2021	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Utredningsbeslut													
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	1,6	291,0	293,0	291,0	-2,0	-0,7%	0,5%	2024
Bytespunkt Gullmarsplan	-19,2	7,5	-26,7	-355,6%	-255,6%	0,0	0,0	301,2	0,0	-301,2	-100,0%	0,0%	-
Övergripande utredningar till befintligt system	-5,3	10,0	-15,3	-153,4%	-53,4%	0,0	0,0	160,0	0,0	-160,0	-100,0%	0,0%	-
Stomlinje Söderort-Nacka	0,0	5,0	-5,0	-100,3%	-0,3%	0,0	0,0	7,0	0,0	-7,0	-100,0%	0,0%	-
Nockebybanan ersättning till Akka 4	1,5	1,5	0,0	3,3%	103,3%	1,7	475,0	475,0	475,0	0,0	0,0%	0,4%	2026
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	0,0	6,0	-6,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	30,0	0,0	-30,0	-100,0%	0,0%	-
Framtida trafikstyrningssystem 6)	1,4	3,1	-1,7	-55,3%	44,7%	6,1	62,0	32,0	0,0	30,0	93,8%	18,9%	-
Pendeltåg depå ny	0,0	1,0	-1,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	750,0	0,0	-750,0	-100,0%	0,0%	-
Bytespunkt Ropsten	0,0	0,5	-0,5	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	460,0	0,0	-460,0	-100,0%	0,0%	-
Saltsjöbanans utveckling	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	0,0	-20,0	-100,0%	0,0%	-
Roslagsbanans utveckling 4)	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	0,0	-20,0	-100,0%	0,0%	-
Pendel- och regionalsystemets utveckling	0,0	4,0	-4,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	0,0	-20,0	-100,0%	0,0%	-
Upprustning Saltsjö Järla	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	0,0	121,1	0,0	-121,1	-100,0%	0,0%	-
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder													
Spårväg Syd	6,7	97,4	-90,7	-93,1%	6,9%	48,8	5 242,0	5 242,0	5 242,0	0,0	0,0%	0,9%	2031
Roslagsbanan till City	9,1	98,5	-89,4	-90,7%	9,3%	23,4	9 014,0	9 014,0	9 014,0	0,0	0,0%	0,3%	2035
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr													
Inriktningsbeslut													
Danviksbron	4,1	7,9	-3,8	-48,5%	51,5%	13,5	225,0	177,5	225,0	47,5	26,8%	7,6%	2026
Upprustning Södra Götgatan	0,0	10,0	-10,0	-99,7%	0,3%	8,9	288,9	208,0	338,9	80,9	38,9%	4,3%	2028
Utredningsbeslut													
Skarpnäcksgrenen 6)	2,1	4,5	-2,4	-53,7%	46,3%	3,2	204,0	204,0	0,0	0,0	0,0%	1,6%	-
Hässelbygrenen 6)	-21,4	2,5	-23,9	-955,2%	-855,2%	2,6	3,5	1 784,0	0,0	-1 780,5	-99,8%	0,1%	-
Bussdepåförsörjning (Bussdepåer och Bytespunkter)	1,5	8,0	-6,5	-81,2%	18,8%	1,5	2 815,0	2 815,0	2 815,0	0,0	0,0%	0,1%	2030
Stridbecksvalv stationer	0,0	6,0	-6,0	-100,0%	0,0%	0,0	1 760,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Anslutningsspår TB och TRV spår	-2,5	4,0	-6,4	-161,9%	-61,9%	0,0	0,0	158,5	0,0	-158,5	-100,0%	0,0%	-
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	0,7	0,0	0,7	0,0%	0,0%	1,6	851,3	0,0	852,2	851,3	0,0%	0,0%	2026
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder													
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	900,6	851,2	900,6	49,5	5,8%	0,0%	2030
1.2.3 Ospecifierade objekt < 100 mkr													
Nyinvesteringar					0,0%					0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar					0,0%					0,0	0,0%	0,0%	
Summa nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	**-4,5**	**390,5**	**-395,1**	**-101,2%**	**-1,2%**	**179,4**	**25 452,1**	**27 215,9**		**-1 763,8**	**-6,5%**	**0,7%**	
Summa Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	**5 870,4**	**7 471,6**	**-1 601,2**	**-21,4%**	**78,6%**	**35 470,1**	**79 269,0**	**78 888,7**		**380,3**	**0,5%**	**45,0%**	
varav summa medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	*0,0*	*135,9*	*-135,9*	*-100,0%*	*0,0%*								
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden/Trafikförvaltningen	*323,3*	*705,7*	*-382,4*	*-54,2%*	*45,8%*								
varav summa nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	*4 140,3*	*4 994,2*	*-853,9*	*-17,1%*	*82,9%*								
varav summa ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen	*1 730,1*	*2 477,0*	*-746,9*	*-30,2%*	*69,8%*								

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.

Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Not 1. Vega Pendeltågsstation. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 112, 3 mkr

Not 2. TB Kanalisation 750 V. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 173 mkr.

Not 3. Förstärkning innertak Fridhemsplan. Inryms i investeringsplan 2020 enligt förnyat genomförandebeslut

Not 4. Roslagsbanans utveckling. Investeringsplan 2020 avser endast utredning. I totalprognos ingår alla faser.

Not 5. Avser i huvudsak Fullskaletest Plattformsbarriärer

Not 6. Ej del av beslutad investeringsplan 2021

INVESTERINGSUTFALL 2020 TRAFIKNÄMNDEN

Bilaga Trafikinvesteringar, ospec

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2020-12-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2020 jan-dec	Budget 2020	Avvikelse 2020	Upparbet-ningsgrad 2020 %		Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2020	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	54,0	41,5	12,4	129,9%		72,8	97,4	71,0	97,5	102,5%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,3	5,1	-4,8	6,9%		3,5	93,6	59,6	93,6	5,8%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	13,8	29,3	-15,5	47,2%		25,9	91,3	80,1	91,3	32,3%
Fullskaletest barriärer	-17,0	36,1	-53,0	-47,1%		0,0	21,7	91,2	89,4	0,0%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	38,6	30,5	8,1	126,7%		52,9	87,3	82,9	87,3	63,8%
(SpvC) A36 fordon 2 st	32,7	55,0	-22,3	59,5%		54,8	80,0	79,9	80,0	68,6%
Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	18,5	20,0	-1,5	92,7%		49,0	75,0	75,0	75,0	65,4%
Provisorisk depå Okvista	0,3	0,0	0,3	0,0%		66,9	66,9	38,2	67,0	175,0%
Maskinell validering av mobila biljetter	0,0	0,0	0,0	0,0%		59,7	59,7	60,0	60,0	99,5%
Nytt fartyg (0550), Inv	2,0	0,0	2,0	0,0%		59,6	59,0	58,8	60,0	101,3%
Kontaktlös betalning	17,1	5,1	12,0	333,9%		57,0	57,0	57,1	57,0	99,8%
Södertälje C	2,3	25,0	-22,7	9,4%		4,2	55,0	57,0	55,0	7,4%
Flytt av norra signalteknikrum Slussen	7,1	1,8	5,3	400,4%		51,6	52,6	40,7	54,6	127,0%
Solöga och Vindöga	12,8	20,7	-8,0	61,6%		32,0	32,4	48,6	54,5	65,8%
TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,0	0,0	0,0%		50,1	50,1	50,1	50,2	100,0%
TB - Ny spårgående kran	18,8	15,0	3,8	125,0%		19,3	50,0	30,0	50,0	64,2%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**201**	**285**	**-84**	**71%**		**659**	**1 029**	**980**	**1 122**	**67%**

Region Stockholm

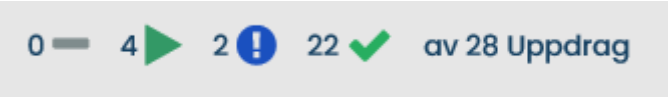
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag

Verksamhetsberättelse 2020

1 Uppdrag

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. 22 uppdrag har avslutats, varav två uppdrag inte kunnat genomföras med anledning av pandemin och ett uppdrag ersätts med ett nytt uppdrag 2021. Fyra av de pågående uppdragen löper enligt plan och två pågår med avvikelse med anledning av pandemin.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Pendelbåtstrafik samfinansieras **Beskrivning** Nämnden ska se över om pendelbåtstrafik kan samfinansieras tillsammans med kommuner och/eller externa finansiärer **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Uppdraget genomförs som del i och konsekvens av en större pågående utredning om *framtidens skärgårdstrafik*, vilken omfattar trafikens upplägg, finansiering och tonnage. Detta uppdrag föreslås därför avslutas som eget uppdrag. Utredningens fas ett, med förslag till inriktning av framtida sjötrafik, skickades ut på remiss i maj med remisstid till september. Det vidare arbetet kan komma att påverkas av läget med Covid-19 och därav nödvändiga prioriteringar av verksamheten hos trafikförvaltningen samt medverkande intressenter.

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	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2020** Utredningen har under 2020 bedrivits med målet att som följd av utbyggd tunnelbana identifiera tillkommande investeringsbehov i befintlig kollektivtrafikanläggning. Syftet är att säkerställa att tunnelbanesystemet blir konkurrenskraftigt, resurseffektivt och pålitligt. Samordning sker med framtagandet av en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet. Utöver utvecklingsplan tas systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll och fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga fram. Beslut om utredningen fattades i trafiknämnden i juni 2019 (TN 2015-0990). Underlag för kommande beslut om inriktning och planering har tidigare förväntats finnas tillgängligt under första halvåret 2021. Med anledning av

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2015 **Uppdragstyp** Beslut budget		förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan samt reduceringar i trafiknämndens investeringsplan, behöver investeringsbehoven ses över.
Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana. **Beskrivning** Inledningsvis ska trafiknämnden planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, omhänderta konsekvenserna av att arbetet med ett nytt signalsystem på röd linje har avbrutits samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik ska nämnden påbörja en utredning om framtidens trafikstyrningssystem. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Inriktningsbeslut avseende anpassning av trafikstyrningssystemen och ett delgenomförandebeslut för livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem fattades i trafiknämnden i augusti 2019. Inom arbetet för att anpassa trafikstyrningen i tunnelbanesystemet har tre planeringsstudier genomförts. För livstidsförlängning av gröna linjen fattades ett första genomförandebeslut i augusti 2019 och ett andra genomförandebeslut planeras kunna fattas under hösten 2020. Förhandlingar med nuvarande leverantör pågår parallellt med utveckling av nya komponenter. Livstidsförlängningen inklusive ett nytt underhållsavtal planeras slutföras till 2024. För nytt manöversystem på röd och blå linje planerades tidigare för ett genomförandebeslut i Q3 2020, och ett genomförande mellan 2021-2024. Genomförandebeslutet skjuts till början av 2021 på grund av krav i ny riktlinje investeringar. För effektiv trafikledning pågår slutförandet av planeringsstudien. Ett genomförandebeslut planerades tidigare till Q3 2020 och ett genomförande mellan 2021-2027. Även detta genomförandebeslut skjuts till början av 2021 på grund av krav i ny riktlinje investeringar För robusthet på blå linje har planeringsstudien slutförts och resultatet kommer att omhändertas inom ordinarie underhåll och förvaltning. Förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan är omhändertagen i planeringen. Den på trafikförvaltningen pågående säkerhetsskyddsanalysen, med anledning av den nya säkerhetsskyddslagen, kan komma att påverka studiernas omfattning.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Social hållbarhet

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram sociala	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Arbete för att vägleda och stötta verksamheten att ta fram sociala konsekvensbeskrivningar pågår. Särskilt fokus har varit på stöttning för framtagande av barnkonsekvensanalyser i och med barnkonventionen som blev lag 1 januari 2020. Framtagande av

Uppdrag	Status	Kommentar
konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		arbetssätt/vägledning för hållbarhetsbeslutsunderlag i enlighet med riktlinjer för investeringar har påbörjats. Fortsatt arbete sker inom ramen för ordinarie linjearbete.
Upptäcka sexuella övergrepp på barn i it-miljön **Beskrivning** Nämnden ska under 2020 införa Region Stockholms lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har infört Region Stockholms lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö.

1.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Uppdrag	Status	Kommentar
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa **Beskrivning** Regionen ska tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Som en följd av Covid-19 har kundkommunikationen anpassats i enlighet med Folkhälsomyndighetens anvisningar. I normalläge marknadsförs kollektivtrafiken genomgående som ett grönt sätt att resa och kommunikationen kommer återupptas så fort rådande situation tillåter. Arbetet med att märka kollektivtrafiken i Stockholm med Naturskyddsföreningens (NF) "Bra Miljöval" är i sitt slutskede. Trafikförvaltningens ansökan behandlas just nu av NF och väntas få ett godkännande i närtid. Ett omfattande planeringsarbete har genomförts under hösten och när godkännande ges kan en utrullning påbörjas. Utrullning och lansering av märkningen Bra Miljöval anpassas utifrån rådande situation med Covid-19. Uppdraget föreslås avslutas med anledning av pandemin och de omprioriteringar som behövts genomföras. Trafikförvaltningen kommer att återuppta arbetet så fort förutsättningarna finns för att genomföra uppdraget och nytt uppdrag kan då ges.

1.2.3 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Uppdrag	Status	Kommentar
Se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt **Beskrivning** Nämnden ska se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har haft möte med Länsstyrelsen och fått svaret att SL-trafikens viktigare depåer mycket väl skulle kunna blir klassade som skyddsobjekt om trafikförvaltningen kommer in med en sådan ansökan. Frågan kommer att hanteras vidare inom ramen för det pågående säkerhetsskyddsarbetet.

1.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten. **Beskrivning** För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik ska trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Under 2019 togs en effektiviseringsplan fram som inarbetades i budget 2020 med planår. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader. Ett mer långsiktigt arbete kring effektiviseringar har påbörjats under året som utöver *beställarorganisation och kompetensförsörjning* också omfattar *köpt trafik*, *digitalisering* och *affärsmodeller.* Effekten av Covid-19, med en drastisk minskning av resande i och biljettintäkter som följd, har medfört att arbetet med effektiviseringsplanen har intensifierats. En första delleverans sker i delårsrapporteringen som visar på inriktning för 2021.

1.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en handlingsplan för informationssäkerhet **Beskrivning** Under 2020 ta fram en handlingsplan för informationssäkerhet och etablera	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Handlingsplan för informationssäkerhet är fastställd av förvaltningschefen på trafikförvaltningen 2019-04-26.

Uppdrag	Status	Kommentar
rutiner för uppföljning av denna, samt hålla ledningens genomgång. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		

1.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp **Beskrivning** Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Framkomlighetskommissionen är ett samarbete mellan Region Stockholm och Stockholms stad med syfte att öka framkomligheten för busstrafiken.-Kommissionens arbete trappades upp under 2019. Under innevarande år har arbetet fortsatt och omfattar • *Studie - Svensk BRT-standard på linje 4 för att uppnå 20 km/h inklusive hållplatsstopp (gemensamt med Stockholms stad) enligt avsiktsförklaring från 13 december 2019, levereras under 2020.* • *Stombussbokslut 2019. Stombussbokslutet går upp som informationsärende på TN i augusti.* • *Säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen till 2030. Under 2020 planeras uppstart av tre nya sträckningsstudier samt avslut av två stråkstudier och uppstart av tre stråkstudier utifrån stomnätsplanen. Levereras under 2020.* • *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021* • *Inom den med Stockholms stad gemensamma handlingsplan med syfte att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer.. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. Erfarenheterna från genomförda projekt visar att en förutsättning för att nå tydliga resultat är att genomföra större åtgärdspaket med ett flertal olika åtgärder. Under 2020 genomförs åtgärdspaket för linje 172, 173, 176, 177 samt fortsatt arbete med innerstadens stombusslinjer.* • *10 miljoner till framkomlighet. Medel är avsatta i budget 2019 och 2020. Trafikförvaltningen och trafikkontoret har skrivit ett genomförandeavtal för ändamålet. Avtalet innebär i korthet att trafikförvaltningen betalar för ett antal av Stockholms stads vägåtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken.*

Uppdrag	Status	Kommentar
Ansvar för replipunkterna **Beskrivning** Tillväxt- och regionplanenämnden ska också, tillsammans med Trafiknämnden tydliggöra hur ansvar för replipunkterna ska hanteras. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Uppdraget genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. I projektet genomförs en genomgående inventering av replipunkterna och en inventeringsrapport har tagits fram. Med den som utgångspunkt ska projektet lösa osäkerheten kring respektive replipunkts geografiska avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna. Uppdraget avslutas och ersätts av ett nytt uppdrag från Regionfullmäktige i budget 2021, "Förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa".

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken **Beskrivning** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden ska under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Ett arbete har genomförts i syfte att identifiera möjligheterna till ökat kundvärde och ökade intäkter från befintliga och tillkommande kommersiella ytor i kollektivtrafikens miljöer. Utifrån arbetet har en utvecklingsstrategi tagits fram vilken syftar till att ligga till grund för kommande genomförande. Utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter (SL 2017-0131) fastställdes vid trafiknämndens möte i september 2020.
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. **Diarienr**	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Under 2019 fattades beslut om att under våren 2021 genomföra ett fullskaletest med installation och drift av plattformsbarriärer på en inomhusstation. Den planerade upphandlingen har skjutits fram då potentiella leverantörer bedöms ha svårt att ta fram och lägga anbud under rådande omständigheter (pandemin).

Uppdrag	Status	Kommentar
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		Effekten av förskjutningen är att osäkerheter och kostnader bedöms kunna öka, samtidigt som det ekonomiska läget till följd av minskat resande och intäkter bedöms vara mycket ansträngt under kommande år. Trafikförvaltningen föreslog i samband med delårsrapporteringen 2020 att uppdraget pausas tillsvidare.
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. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2020** Under året har två deluppdrag genomförts för att skapa en grundplattform i arbetet med kombinationsresor. Det första deluppdraget har färdigställts under året och berör arbetet med att utveckla metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Syftet är att kunna följa utvecklingen av kombinationsresor över tid och att bidra med underlag till det årliga regionala cykelbokslut som det regionala cykelkansliet ansvarar för att upprätta. Rapport med förslag på metod och mätning av kombinationsresor finns framtagen. En fördjupningsutredning är klar med att ta fram förslag till arbetsmetod för inventering av cykelparkering vid kollektivtrafiken. Det andra deluppdraget handlar om att säkra cykelperspektivet i trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument. Rapport väntas vara klar i början av 2021. Arbetet med att utreda integrering av cykel i kollektivtrafiken kommer att fortsätta bland annat genom att utreda hur det ska bli möjligt (ur säkerhetssynpunkt) att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik.
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har genomfört en utredning avseende påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. Utredningen omfattar en nulägesanalys av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter i form av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar. De samhällsekonomiska effekterna samt möjlig påverkan av resande utan biljett har studerats på övergripande nivå. Den nu färdigställda rapporten av det genomförda arbetet planeras att redovisas för trafiknämnden under våren 2021.
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i	✔ Avslutad	**Delår 2020** Trafikförvaltningen håller en ledande roll i att testa och lära gällande utvecklingen av smarta mobilitetslösningar. Pågående piloter av kombinerad mobilitet via UbiGo och Travis ihop med externa aktörer och berörda kommuner ger nyttiga erfarenheter. Deltagande i samarbeten via främst K2, Energimyndigheten, KTH och kommuner ger kunskap om möjlig framtida utveckling. Deltagande i omvärldsbevakning via svenska, nordiska och

Uppdrag	Status	Kommentar
Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		internationella forum fyller på med kunskap om delar som inte testas i region Stockholm.
Försök med digitala försäljningsombud **Beskrivning** Trafiknämnden under 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Pilot med digital återförsäljning inom kombinerad mobilitet via Nobinas app Travis pågår. Digital försäljning av biljetter sker i SL:s egen app och Movingo-appen.
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 med avvikelse	**ÅR 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga har arbetet inte påbörjats under 2020. Andra uppdrag som fokuserat på vilka omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning rådande pandemin har prioriterats. Inom ramen för "Återtagandet" ingår det här som en framtida möjlighet, inte minst eftersom det ger möjligheter till nya intäkter vilket blir viktigt i den nya vardag vi står inför.
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 **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2020** 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. Delutredning 2, för resterande sträckor, pågår. Hela linjesträckningen utreddes under 2020 och ska rapporteras till framkomlighetskommissionen på deras första möte 2021.

1.3.2 Effektiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
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	Pågående med avvikelse	**ÅR 2020** Med anledning Covid-19 och prioriteringar inom verksamheten nedprioriterades uppdraget under 2020. Arbetet har istället fokuserats på vilka omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi. I början av 2020 färdigställdes en nulägesbild som synliggjorde hur trafikförvaltningen operativt arbetar med att öka marknadsandelen och att det behövs ett samordnat angreppssätt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Arbetet med utvecklingsplan kundservice är klar och förväntas fastställas under 2021. Ett program för återtagande av resenärer och intäkter genom kundcentrering har startats för att hantera minskat resande och intäkter på grund av Covid-19. Under tiden det finns restriktioner med anledning av Covid-19 fortsätter pågående relevanta initiativ inom berörda områden samt arbetet med att förbereda åtgärder inför när restriktionerna upphör. När restriktionerna upphört fortsätter trafikförvaltningen de initiativ, åtgärder och aktiviteter, som förberetts och som bedöms relevanta för att återfå intäktsnivån.
Ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet **Beskrivning** Nämnden ska utifrån den genomförda systemanalysen av tunnelbanan ta fram en uppdaterad utvecklingsplan som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans ökade nytta. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Avslutad	**ÅR 2020** Utvecklingsplanen har färdigställts under 2020 och kommer att presenteras för Trafiknämnden i mars 2021. I utvecklingsplanen identifieras olika handlingsalternativ utifrån livscykelkostnad, riskminimering och måluppfyllnad för tunnelbanesystemet över tid. Utöver utvecklingsplan kommer även en systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll liksom fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga att tas fram, som grund för utvecklingsplanen.
Säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar för pendelbåtstrafiken **Beskrivning** För att säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar ska TN under 2020 fatta nödvändiga beslut som möjliggör att ett tonnage är	Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har under 2020 genomfört en analys av möjliga tillvägagångssätt för att säkerställa tillgång till erforderligt tonnage för den framtida pendelbåtstrafiken (TN 2017-1363). Arbetet har presenterats och godkänts av trafiknämnden i november 2020 och därmed bedöms uppdraget som slutfört. Trafikförvaltningen fortsätter arbetet med att fördjupa analysen kring aktuella driftsformer inom befintliga uppdrag för att på så sätt samordna frågan om behovet av tonnage med finansiering

Uppdrag	Status	Kommentar
disponibelt för pendelbåtstrafiken till årsskiftet 2024/2025. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		av erforderligt tonnage.
Ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar så att rätt trafik på rätt plats vid rätt tillfälle prioriteras utifrån tillgängliga resurser. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Arbetet med att definiera och visualisera relevanta nyckeltal och mätmetoder för yttre effektivitet, inre effektivitet och produktivitet är klart, se bifogad presentation. Fortsatt arbete kommer att ske i ordinarie linjeverksamhet och avser • Dataförsörjning och analysfunktionalitet: Detta är centralt för att kunna arbeta effektivt med mätetal och indikatorer. Analysplattform trafik har varit ett centralt hjälpmedel för buss. Implementeringen av indata för spårtrafik och sjötrafik kommer ske under 2021 och därmed kan kompletta mätetal för samtliga trafikslag utom tunnelbana kunna bearbetas. Genom detta verktyg kan alla mätetal ovan tas fram löpande på alla nivåer från hela förvaltningen till enskilda linjer. • Arbetsprocesser

1.3.3 Tillgänglig och sammanhållen region

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 2020** Arbetet med att ta fram genomförandeavtal för Roslagsbanan till City och Spårväg syd är påbörjat i och med den överenskomna förskotteringen av investeringsmedel inom Sverigeförhandlingens förskotteringsavtal *ramavtal 6*, som ska levereras 2022. Överenskommelsen i ramavtal 6 innebär att utredning och planering startar 2020 och ska vara klart 2022. Därefter avvaktar Trafikförvaltningen överenskommelse om fortsatt arbete innan framtagande av genomförandeavtal. Under 2020 har organisation inom trafikförvaltningen och samverkan med berörda kommuner etablerats. En projektplan har tagits fram i samverkan mellan parterna; planen kommer att revideras under våren 2021. Intressentanalys, riskanalys, målarbete, systemnedbrytning m.m. fördjupar förståelsen för objekten Roslagsbanan till city och Spårväg Syd. Aktualitetsprövning av sträckning och stationer ska göras genom en lokaliseringsutredning under 2021. Tidiga samråd hålls under våren 2021. En reviderad betalplan har tagits fram och ska beslutas av parterna inom ramavtal 6.

Uppdrag	Status	Kommentar
		Genomförandeavtal för Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och Tunnelbanestation Hagalund tas fram av Förvaltning Utbyggd Tunnelbana.
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 46 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Uppdraget genomförs inom ramen för delrapportering *trafikkoncept* av Kollektivtrafikplan 2050 samt införs i tillämpliga fall i samband med kommande trafikupphandlingar som har avrapporterats i förekommande planeringsstudier. Under året har en bristanalys av dagens trafikkoncept genomförts. Bristanalysen har bestått av en genomlysning av nuvarande trafikkoncept samt intervjuer och workshops med planerare, strateger och forskare både internt och externt. Syftet med dialogaktiviteterna har varit att kartlägga brister med nuvarande trafikkoncept och löpande stämma av förslag på förändringar av trafikkoncepten. Vidare har en omvärldsanalys gjorts av andra regioner och städers trafikkoncept för att på så sätt sammanställa bra exempel att jämföra Stockholmsregionens kollektivtrafik med. Delrapport med förslag till nya trafikkoncept redovisades för Trafiknämnden i september 2020 (TN 2014-0777).
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 47 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Under 2019 lanserades funktionen på SL.se och Waxholmsbolaget.se. Under första tertialet 2020 har funktionen lanserats i SL-appen och uppdraget är därmed slutfört.
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. **Beskrivning** Under 2019 ska nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera,	✔ Avslutad	**Delår 2020** Utredningsarbetet är avslutat och slutrapport från utredningen, motsvarande fasen åtgärdsval, är färdig och planeras redovisas för Trafiknämnden under hösten. Med rapporten som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. Fortsatt arbete kopplat till parternas dialog och överenskommelse hanteras i aktiviteten från nämnden

Uppdrag	Status	Kommentar
finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt ska prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så ska detta bejakas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		"Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden". Denna aktivitet är inte påbörjad.
Påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik **Beskrivning** Under mandatperioden ska trafiknämnden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Uppdraget avser att under mandatperioden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Arbetet med att forma framtidens skärgårdstrafik är påbörjat och pågår. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Framtidens tonnage omfattar även frågor kring pendelbåtstrafiken. Utredningsarbetet sker i nära dialog och tillsammans med kommuner, boende och näringsidkare i skärgården. Samråd har genomförts och ett framarbetat förslag för framtida inriktning för sjötrafiken skickades ut på remiss i maj med remisstid till september. Därefter påbörjas fas två vilket är en tonnageutredning. Fas ett, inriktning av framtida sjötrafik, planeras att gå upp för beslut i trafiknämnden i december.

Region Stockholm

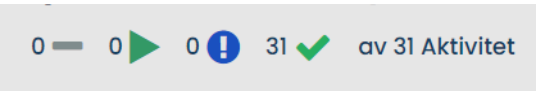
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Aktivitet

Verksamhetsberättelse 2020

1 Aktivitet

Bild: Antal aktiviteter och status



I samband med att verksamhetsplanen för 2021 togs fram beslutade trafiknämnden att alla pågående aktiviteter beslutade av trafiknämnden skulle avslutas och ersättas med sex nya uppdrag att förenkla rapportering och säkra framdriften. Nio aktiviteter är genomförda under 2020, nio aktiviteter flyttas över till de nya uppdragen och elva aktiviteter fortsätter inom ordinarie linje verksamhet och två aktiviteter har avslutats då de ej kunnat genomföras. I det ena fallet med anledning av omprioritering i verksamheten på grund av Covid-19 och i det andra fallet då säkerheten inte kunde säkerställas.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Hållbar investeringsutveckling

Aktivitet	Status	Kommentar
Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beskrivning** Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Förnyat genomförandebeslut erhölls hösten 2019.
Förnya genomförandebeslut av Rissne tunnelbanedepå **Beskrivning** Förnya genomförandebeslut av Rissne tunnelbanedepå **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Beslutet för genomförande av Rissne Tunnelbanedepå togs Q4 2019. Projektet pågår enligt plan, men avslutas som aktivitet i samband med beslut om verksamhetsplanen för 2021. Kommer framgent följas upp i den löpande investeringsuppföljningen i linjen.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Aktivitet	Status	Kommentar
Etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt **Beskrivning**	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafiknämnden behandlade på sitt sammanträde den 15 december 2020 ett informationsärende gällande incidentrapportering inom områdena

Aktivitet	Status	Kommentar
Utreda beroenden och vid behov etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt enligt lagen och förordningen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster samt dataskyddsförordningen. **Beslutat av** Nämnd		informationssäkerhet och dataskydd. I informationsärendet har redogjorts för beroenden som finns för nämnder med rapporteringsplikt enligt lagen och förordningen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster samt dataskyddsförordningen i enlighet med fullmäktiges uppdrag. Av informationsärendet framgår att den gjorda utredningen för närvarande inte föranleder någon ytterligare åtgärd för trafiknämndens del.

1.2.2 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Aktivitet	Status	Kommentar
Samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intelligens, robotisering och automatisering och delta i test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beskrivning** I enlighet med Region Stockholms ambition att stärka forskning, innovation och utveckling ska trafiknämnden samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intelligens, robotisering och automatisering, bland annat genom att delta i högkvalitativa test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har under 2020 tagit fram förslag till en innovationsprocess som en del av Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen (TN 2020-2043). Planen, och Innovationsprocessen, har godkänts i trafiknämnden september 2020. Innovationsprocessen är implementerad i trafikförvaltningens Forsknings- och Innovationsråd sedan oktober 2020 och arbetet har startat igång med bl.a. genomgång av en ansökan till Innovationsfonden. Trafikförvaltningen har inlett diskussioner om att delta i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Under året har även ett innovationsprojekt med stöd av Vinnova testat en metod för realtidsprognoser för buss tillsammans med The train brain. Etablering av ny dataplattform med förmågor inom AI och Machine learning har påbörjats. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och att arbetet fortsätter inom ramen för ordinarie linjearbete.
Utveckla avtals-och uppföljningsprocesser med krav på informationssäkerhet **Beskrivning** Säkerställa att en ändamålsenlig informationssäkerhetsnivå, i enlighet med Region Stockholm krav, finns vid utkontraktering av verksamhet och att en systematisk uppföljning av kravuppfyllnad sker löpande av avtalsansvariga.	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Arbetsmetod för att arbeta med informations- och IT-säkerhetskrav gällande upphandling av t.ex. entreprenörer, support etc. finns på plats. Arbete med att ytterligare förbättra avtalsförvaltning och uppföljning inom ramen för våra processer har pågått under året och fortsätter även framöver. Nämndaktiviteten avslutas i denna rapporteringsform, och fortsatt arbete och implementering sker löpande i verksamheten.

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Aktivitet	Status	Kommentar
Utveckla nybyggaröverenskommelser **Beskrivning** I det längre perspektivet förutsätter attraktiva resor att kollektivtrafikens utveckling samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. En viktig del i detta är arbetet med att utveckla nybyggaröverenskommelser. Denna samplanering måste i ökad utsträckning inkludera Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Förvaltningen ser utifrån i den initiala utredningen att nybyggaröverenskommelser ska tas fram gemensamt så som det gjordes inom samverkan för utveckling av kollektivtrafik i Barkarby. Uppdraget innebär att kollektivtrafiken samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. Som en konsekvens av Covid-19 har trafikförvaltningen genomfört omprioritering av resurser. Omprioriteringen innebär att planerade aktiviteter senareläggs eller genomförs i lägre takt. Trafikförvaltningen har inget pågående arbete för att utveckla nybyggaröverenskommelser.
Vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering. Detta inkluderar att underlätta för samplanering av kollektivtrafikresor, cykelresor och lånecykelsystem och på så sätt möjliggöra för fler kombinationsresor. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Under året har trafikförvaltningen deltagit i arbetet med att revidera den regionala cykelplanen. Arbetet leds av det regionala cykelkansliet vid tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Trafikförvaltningen deltar via arbetsgrupp och styrgrupp och har även deltagit på flera av de workshops som anordnats inom ramen för revideringen av cykelplanen. Trafikförvaltningen har bidragit med underlag till avsnitten om kombinationsresor i den regionala cykelplanen som nu är på remiss. Remissrundan pågår till mars 2021 och därefter blir det revidering utefter synpunkterna som inkommit. Därutöver fortsätter trafikförvaltningen att delta i Region Stockholms arbetsgrupp för cykelfrågor (som leds av cykelkansliet). Där sker informationsutbyte mellan förvaltningar kring respektive arbete med cykelrelaterade frågor. Trafikverket Stockholm deltar också. Arbetet fortsätter inom pågående uppdrag från region fullmäktige ”Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken” samt inom ramen för linjearbete.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken **Beskrivning** Regeringen behöver ta ett större ansvar för järnvägens tillförlitlighet. Detta i allt från systemförbättringar i form av höjda kvalitetsavgifter, motverka spårspring, ge företräde för pendeltågstrafiken samt att överföra ansvaret för trafikinformation till Region Stockholm. Likväl har trafiknämnden stora kostnader för ersättningstrafik, tillfälliga personalinsatser, kundservicefunktioner och andra kostnader för vilka staten borde ha skadeståndsansvar. Trafiknämnden ska fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 november 2020 att godkänna förslag till hemställan avseende förslag till lagändringar i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken. Framställan kommer att expedieras till ansvarigt departement under januari 2021.
Vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilar som stannar eller kör i busskörfält och cykelbanor. Som ett led i detta ska nämnden också verka för att ändra parkeringslagstiftningen så att fler som parkerar i bussfiler bötfälls. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2020 att godkänna förslag till hemställan till regeringen om lagändringar i syfte att öka framkomligheten i kollektivtrafikkörfält. Hemställan kommer att expedieras till ansvarigt departement.
Samverkan med trafikverket och MTR avseende pendeltågstrafiken	✔ Avslutad	**Delår 2020**

Aktivitet	Status	Kommentar
Beskrivning Trafikverket, MTR och SL inledde under 2018 ett gemensamt arbete för att pendeltågen i Stockholm ska komma fram i tid. Tillsammans identifierades åtgärder som får störst effekt i systemet avseende punktlighet, störningshantering och trafikinformation. Exempel på resultat hittills är minskat antal växelfel till följd av utökat förebyggande underhåll på över 70 växlar i pendeltågsområdet. Under 2019 har också ett antal utpekade områden fått särskild bevakning, vilket lett till kraftigt minskade antal fel. Exempelvis har antalet förseningsminuter kopplat till Älvsjö ställverksområde minskat för all tågtrafik med mer än 75 procent under 2019. **Beslutat av** Nämnd		Samarbetsavtal mellan Trafikverket, MTR och trafikförvaltningen har tecknats. Arbetet fortskrider bland annat inom områden kring punktlighet, störningsinformation och förebyggande underhåll. För delåret löper arbetet enligt plan och uppsatta mål. Punktlighet under andra tertialet har varit väldigt stabil och hög.
Förbättra den digitala realtids- och trafikstörningsinformationen **Beskrivning** Realtidsinformationen ska vara lättillgänglig och tydlig. Det är av stor vikt att trafiknämnden ansvarar för trafikinformationen när det gäller Region Stockholms kollektivtrafik både vid planerade eller oplanerade händelser och att resenärerna får god service och trafikinformation. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** I år lanserades en ny SL-app (iOS och Android) för att ge våra resenärer tydligare och mer tillgänglig trafikinformation samtidigt som vi också tillhandahåller en bättre service. Detta har följts av en ny SL-webb som blivit prisbelönt för såväl design som form/funktion. Under hösten 2020 har vi lanserat trängselvisualisering mot våra resenärer i en första version, samtidigt som vi fortsätter tillgängliggöra våra data för andra (via Öppen data) vilket möjliggör fler tjänster för våra resenärer. För att utveckla den digitala trafikinformationen i våra miljöer har vi också genomfört tester i trafikmiljö, däribland på Östra station. Aktiviteten "Förbättra den digitala realtids-och trafikstörningsinformationen" fortsätter i formen av ett uppdrag under 2021.
Försök med månatliga autogirobetalningar vid tecknande av årskort för studenter **Beskrivning** Försök med månatliga automatiska betalningar vid tecknande av årskort för studenter. Syftet är att erbjuda studenter en form av prenumerationstjänst för att få fler att åka kollektivt, och belöna	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Lösning för köp av Årsbiljett prenumeration för studenter är klar och lanserad. Piloten är ute och kommer fortsätta under ca 1,5 år för att kunna följa ett helt flöde. Dessvärre lanserade produkten under pandemin då högskolor och universitet övergick till att studera på distans och därmed minskade behovet av produkten, vilket gör det svårt att utvärdera. Nämndaktiviteten avslutas i denna rapporteringsform, och fortsatt arbete och implementering sker löpande i

Aktivitet	Status	Kommentar
vaneresenärer. För studenten innebär det en förenklad hantering och lägre månadskostnad i jämförelse med den nuvarande trettiodagarsbiljetten. **Beslutat av** Nämnd		verksamheten. Resultatet av piloten kommer att rapporteras till nämnden i särskild ordning.
Försök med möjlighet att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik **Beskrivning** Arbetet med att utreda integrering av cykel i kollektivtrafiken ska fortsätta genom att testa möjligheten att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik med liknande regler som för medtagande av cykel på pendeltåget. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**År 2020** Av lokalbanorna är det idag möjligt att medföra cykel på Saltsjöbanan. Försök har gjorts avseende förutsättningarna att utvidga detta till de linjer där trafiken bedrivs med spårvagnsfordon samt på Roslagsbanan. Bland annat har tester gjorts för att bedöma risker vid kraftiga inbromsningar samt risker att cyklar kan fastna i fordonens dörrar. Mot bakgrund av gjorda försök och den säkerhetsanalys som gjorts tillsammans med trafikentreprenören bedöms det inte möjligt att utvidga möjligheten att ta med cykel på andra lokalbanor än Saltsjöbanan. För Roslagsbanan skulle det krävas en ombyggnad av tågen, framförallt för att hindra att tåg kan köras med en cykel fastklämd i de äldre dörrarna. På spårvagnsfordon, som på grund av trafik i gatumiljö har mycket kraftiga bromsar, bedöms det inte vara möjligt att tillåta cyklar på grund av att risken för skador ifall cyklar kommer i rörelse vid inbromsning. Även om försöket inte kunde genomföras under rådande förutsättningar fortsätter arbetet framåt och kommer att ingå i Region fullmäktige uppdraget ”Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken”.

1.3.2 Trygga resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan **Beskrivning** Polisen har under senare tid minskat sin närvaro i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Från ett par hundra poliser avsatta att arbeta i tunnelbanan för tio år sedan, till dagens obefintliga antal särskilt utsedda tunnelbanepoliser. Trafiknämnden ska därför verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan. **Beslutat av**	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Frågan har lyfts till högsta operativa nivå inom Polisregion Stockholm vid de samverkansmöten som genomförts under våren-hösten 2020. Bland annat har frågan om en polisstation på station T-centralen diskuterats. Vi väntar på polisens återkoppling i det arbetet. Arbetet kommer att fortsätta inom ramen för de möten med polisen som hålls med anledning av det framtida samverkansavtalet mellan Polisregion Stockholm och Region Stockholm, och arbetet fortsätter framgent genom arbetet i nämnduppdraget i VP 2021 "Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken".

Aktivitet	Status	Kommentar
Nämnd		
Fortsatt höga ambitioner för trygghetsarbetet **Beskrivning** Ett fortsatt trygghetsarbete är av yttersta vikt för en attraktiv kollektivtrafik. Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningens arbete med uppdraget har fortsatt under hela året och fokuserat på såväl interna som externa aktiviteter för att öka tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken och har genomfört en genomlysning av det strategiska trygghetsarbetet som kommer att slutföras under 2021.Trafikförvaltningen deltar också i regionens Trygghetskommission som slutför sitt arbete 2021. Samverkan har genomförts med kommuner och polis för att fokusera på särskilt utsatta individer och grupper. Arbete pågår kontinuerligt för att ytterligare tydliggöra kravställning om trygghet i trafikavtal och i trygghetsresursavtal, exempelvis utvecklas krav om förstärkta utbildningspaketet med kunskap om särskilt utsatta individer och grupper, tillgänglighet, mångfald etc. Lansering av Trygghetschatt kopplad till Trygghetscentralen har genomförts och är en viktig aktivitet som bidrar till ökad trygghet för resenärer oavsett trafikslag eller tid på dygnet. För att ytterligare minska utsattheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken har trafikförvaltningen tillsammans med organisationerna Stadsmissionen och Nattskiftet även arbetat fram samverkansavtal, så kallade IOP avtal (Idéburet offentligt partnerskap). Med detta samarbete får trafikförvaltningen specialistkunskaper för särskilt utsatta individer/grupper och möjligheter att utarbeta och genomföra insatser för att stödja dem Vidare har upphandling av trygghetsvärdar för särskilt utsatta individer/grupper och områden genomförts. Studie inför upphandling av ordningsvakter har påbörjats och slutförs 2021. Dialog har skett löpande under året mellan trafikförvaltningen, Stockholm stad, polis och fastighetsägare för ökad synlighet av trygghetsresurser och polis samt förbättrad belysning. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya uppdraget från trafiknämnden "Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken".
Utveckla trygghetscentralen och bygga ut trygghetskameror i trafiken **Beskrivning** Region Stockholm ska fortsätta arbetet med att utveckla trygghetscentralen och införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken. För att bättre motverka otrygghet och osäkerhet i kollektivtrafiken ska Region	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trygghetschatten har implementeras under hösten 2020. Den utökade användningen av mobila kameror för Egendomsbevakningen har gett bra resultat under sommaren. Trafikförvaltningen kommer titta på fler sätt att använda tekniska lösningar som ett viktigt komplement till väktare. Fler kameror har satts upp på nya platser inom kollektivtrafiken, främst i samband med befintliga projekt. Nu när den nya kameralagen är på plats har

Aktivitet	Status	Kommentar
Stockholm fortsatt ha höga ambitioner avseende kameraövervakning i och runt stationsmiljöerna, men även ombord på kollektivtrafikens fordon. **Beslutat av** Nämnd		trafikförvaltningen startat med att sätta upp kameror på Kista busstorg. Fler ställen står på prioriteringslistan. Dessa kameror är också inkopplade till trygghetskamerasystemet. Projekten för att installera och implementera live-kameror i spårfordon fortsätter. En ny upphandling av ramavtalstjänster rörande kameror och installation ska handlas upp under nästa år. Projekt för automatiska larm vid spårberäde har tilldelats en leverantör, dock är risk för överprövning stor. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya uppdraget från nämnden "Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken".
Samverka med fastighetsägare och kommuner för tryggare miljöer i anslutning till stationer **Beskrivning** För att möjliggöra att kollektivtrafikens resenärer ska känna sig trygga under hela resan från dörr till dörr ska trafiknämnden samverka med fastighetsägare och kommuner för att bland annat utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning och snöröjning samt stärka samverkan i andra frågor som ökar tryggheten för resenärerna. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har under året ökat samverkan med fastighetsägare och kommuner med målet att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken vilket har bidragit till ökad kunskap om respektive organisation och på vilket sätt dessa kan bidra till en ökad trygghet med fokus på särskilt utsatta områden. Detta medför att samtliga aktörer har fått en gemensam nulägesbild och är överens om åtgärder. Exempel på åtgärder är utökad bevakning, belysning och tekniska stödåtgärder som exempelvis kameraövervakning i och i anslutning till perronger och stationer. Trygghetsanalyser och tryggstationsbesiktningar har genomförts för särskilt utsatta områden i syfte att identifiera rätt åtgärder på enskilda platser. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya uppdraget från trafiknämnden "Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken".
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **Beskrivning** Utifrån de erfarenheter som drogs under 2019 års försök ska ett försök med flexibla nattstopp genomföras på en linje med längre avstånd mellan hållplatserna. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga föreslås att aktiviteten utgår från verksamhetsplanen 2020. Det bedöms inte heller praktiskt möjligt att genomföra försöket under de speciella förutsättningar som råder under pandemin.
Tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer **Beskrivning** Fortsätta arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafikens	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Trafikförvaltningen har genomfört temporära utställningar/ konstväxlingar enligt plan. På stationerna Odenplan och Stockholm City har ett flertal aktiviteter genomförts:

Aktivitet	Status	Kommentar
ytor för kulturaktörer i syfte att öka den upplevda tryggheten för både personal och resenärer. **Beslutat av** Nämnd		• Arbetet med att iordningställa den nya ljussättningen som syftar både till att förbättra upplevelsen av konstverken samt inte minst att öka tryggheten kring konstverken pågår. Arbetet fortskrider framåt planenligt för Stockholm City och Stockholm Odenplan. Ljusrampen i Myntinkastet håller på att tillverkas. • Tekniktornet på Odenplan utfört i glas är ett konstverk av konstnären Leif Bolter. Tornet uppfördes år 2000, men har sedan flera år tillbaka haft driftproblem och inte fungerat som tänkt. I år påbörjades restaurering av tornet enligt konstnärens ursprungliga visioner med inbyggd klocka och olika ljuseffekter. Nya teknikinstallationer görs, och tornet som är en uppskattad mötesplats har försetts med nya bänkar. Tekniktornet på Odenplan är nu slut besiktigat. • Pendlarkatedralen är ett konstverk utfört av konstnärinnan Karin Lindh bestående av uppspända stålvajrar över rulltrapporna med glasprismor som speglar dagsljuset. Högst upp är en reflektor monterad som följer solens gång. Verket restaurerades i våras så att det återfick det utförande som konstnären hade tänkt. • De rostfria konstskyltarna i tunnelbanan är svårlästa och slitna på grund av återkommande klotter och skadegörelse. Skyltarna ersätts nu av nya i emaljerad stålplåt, ett material som är mycket lätt att klottersanera utan att kvarlämna spår. Initialt ersätts skyltarna på blå linje, vilket planeras vara klart till årsskiftet. • Rörlig rymd är ett konstverk på Stockholm Odenplan utfört av konstnären Thomas Bernstrand. Verket består av ett rörligt system av lysande objekt, svävande i vajrar. Konstverket ger såväl ljus som rörelse och är ett uppmärksammat blickfång i stationen. Systemet framdrivs av en teknik som initialt inte fungerat särskilt väl, och som nu omarbetats för att kunna driftsätta verket såsom tänkt. Restaurering planeras ske under hösten. • Vår sista egenproducerade Monterutställning för Odenplan har genomförts. På Fridhemsplans ”färdiga” norrspårssida har de nya konstramarna med Carl Johan DeGeers utställning ”Med kameran som tröst” installerats. Arbetet har löpt på bra med Kulturförvaltningen kring de övriga konstväxlingarna och beslutat om en serie gemensammamöten med start efter årsskiftet. De mycket populära konståkningarna i våra miljöer har tyvärr begränsats till ett minimum pga Covid 19. *Aktiviteten övergår till linjearbete from 2021*

Aktivitet	Status	Kommentar
Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beskrivning** Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Det pågår arbeten kring ett flertal pendeltågsstationer i samverkan med Trafikverket och respektive berörd kommun. Arbetet med pendeltågstationerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C pågår och befinner sig i olika faser. Till dessa tillkommer Häggvik Syd, Flemingsberg och Tullinge där diskussioner också pågår. Arbetet fortsätter under 2021 inom ramen för linjearbete.
Särskilt arbete med insatser för att öka kvinnors trygghet **Beskrivning** Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Olika aktiviteter var planerade att genomföras under året dock har pandemin medfört att aktiviteterna ej har kunnat genomföras enligt plan och att de pilotförsök som vi genomfört behöver göras om då vi inte kan mäta effekten. Den genomförda pilottesten i januari – mars i tunnelbanan i Sätra, Skärholmen, Vårberg och Vårby Gård, där trygghetsresurser alltid finns tillgängliga och synliga på plattform och i stationen hann aldrig genomföra en eftermätning som kunde visa om konceptet var bra eller inte. Pilotprojektet kommer behöva göras om när situationen Covid-19 förändras/stabiliserats. Mätningen fokuserar främst på kvinnor. Trafikförvaltningen jobbar aktivt med aktiviteten att förändra trygghetsresursernas arbetssätt. Detta genom ett mer uppsökande och serviceinriktat arbetssätt som ska skapa mer trygghet, det vill säga våra trygghetsresurser tar aktivt kontakt med främst kvinnor som står och väntar på en plattform/hållplats. Aktiviteten är fördröjd med anledning av pandemisituationen. Pilottesten under perioden februari-april på stationerna Slussen, Kista, Vällingby och Fridhemsplan där ordningsvakter markerar stationer som trygg, någorlunda trygg och otrygg pågår. Syftet är att få en färsk bild av hur tryggheten upplevs för att kunna planera och fördela trygghetsresurser på ett effektivt sätt där de behövs. Informationen kommer endast användas internt på Trygghetscentralen. Samverkan med andra lokala aktörer för att hitta aktiviteter som behöver genomföras i närområdet för att kvinnor (och män) ska våga använda sig av kollektivtrafiken kommer att återupptas framöver. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya

Aktivitet	Status	Kommentar
		uppdraget från nämnden "Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken". Pilotförsök och aktiviteter kommer att återupptas när så är möjligt med hänsyn till pandemin.

1.3.3 Hållbara resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Bredda elektrifieringen av busstrafiken **Beskrivning** Region Stockholm vill att Stockholmsregionen ska behålla ledartröjan i den gröna omställningen. Redan idag bedrivs all kollektivtrafik på land i Stockholmsregionen – som första huvudstadsregion i världen – helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Den grunden vill regionen nu bygga vidare på med ny kraft och nya initiativ där miljöteknikens olika möjligheter utnyttjas redan i ett tidigt stadium. Som ett naturligt nästa steg ser Region Stockholm en breddad elektrifiering av busstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Samordning pågår för att säkerställa en breddad elektrifiering av busstrafiken och att elektrifiering av bussflottan sker genom pågående trafikupphandlingar. Arbetet är en förändringsprocess som kommer att pågå under lång tid i olika delar av regionen, och har inget tydligt slutdatum. För närvarande pågår utredning/projektering av anpassning av flera depåer och terminaler, samt dialog med nätägare om att säkerställa tillräcklig effekt för elbussladdning. Även utredning av säkerhetsfrågor kopplat till alla bussbränslen, samt uppdatering av riktlinjer, pågår. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya uppdraget från trafiknämnden "Fortsatt arbete med miljö-klimat- och drivmedelsomställningen".
Ställa om sjötrafiken till fossilfria drivmedel **Beskrivning** Waxholms Ångfartygs AB fortsätter att succesivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Inom sjötrafiken fortsätter arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. 2020 når Sjötrafik 50% och nytt reviderat mål 2021 är att bibehålla HVO-inblandning 50%. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och fortsatt arbete ingår i det nya uppdraget från nämnden "Fortsatt arbete med miljö-klimat- och drivmedelsomställningen".
Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken) **Beskrivning** Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Projekt Tomtebodadepån inkluderar förberedande arbeten för elbussar enligt beslut TN 2019-0422. Arbetena går enligt plan. Avslutas som aktivitet i samband med beslut om verksamhetsplan för 2021. Kommer framgent följas upp i

Aktivitet	Status	Kommentar
drivmedel (busstrafiken) **Beslutat av** Nämnd		löpande investeringsuppföljning i linjen.

1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Aktivitet	Status	Kommentar
Utbytesprogram för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt **Beskrivning** Det pågående utbytesprogrammet för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt i syfte framöver förebygga och snabbare upptäcka samt åtgärda fel. Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Pilotprojekt genomförs och utvärderas under 2020. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Pilotprojektet är uppstartat under oktober månad. Piloten pågår till april 2021. Nämndaktiviteten avslutas i denna rapporteringsform, och fortsatt arbete och implementering sker löpande i verksamheten. Resultatet av piloten kommer att rapporteras till nämnden i särskild ordning. Från och med 2021 finns även en ny indikator, Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar.
Ledsagning och förstärkning av taktila ledstråk **Beskrivning** Resan ska vara enkel, smidig och bekväm oavsett transportmedel. Kollektivtrafiken behöver utvecklas i innehåll parallellt med att den växer i omfattning. Med moderna transportslag, hållplatser och stationer läggs en viktig grund för en attraktiv resa som är både tillgänglig och framkomlig både i staden och på landsbygden. Det gäller såväl den fysiska utformningen som tillgången till information för alla resenärer, oavsett funktionsvariation. Tillgången till ledsagning och förstärkningar av taktila ledstråk ska fortsätta. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Samarbete sker internt med sakkunnig kompetens där ledstråksåtgärder ska genomföras. Komplettering av ledstråk på Stockholm City och Odenplan har genomförts under året. Brister i ledstråk på tunnelbaneplattformar har inventerats och sammanställts. Inom den välutbyggda ledsagningen finns inga förslag på nya åtgärder då ledsagning inom SL-trafiken och vid stora bytespunkter även till sjötrafiken täcker ledsagningsbehovet. Ledsagning har fungerat bra men färre ledsagningar har beställts som en följd av Covid-19. För ledsagaren har skyddsutrustning införts enligt krav från arbetsgivaren. Fortsätter inom ramen för ordinarie linjearbete.
Samordning mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020**

Aktivitet	Status	Kommentar
Beskrivning Trafiknämnden ska kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller. **Beslutat av** Nämnd		Arbetet med att kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller görs löpande vid varje tidtabellsplanering genom att synkronisera sjötrafikens tidtabeller med busstrafikens tidtabeller.
Tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken **Beskrivning** Trafiknämnden ska inom ramen för befintliga samarbetsorganisationer och aktörer för skärgårdens utveckling verka för ett fortsatt tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Kravställning och upphandling i alla nya trafikavtal inom sjötrafiken har skett i enlighet med trafikförvaltningens tillgänglighetskrav dvs tillgänglighetsanpassning enligt RiTill.
Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden **Beskrivning** I slutet av 2019 kommer utredningen om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdstaden att bli klar där en förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt prövas. Med den som grund ska trafikförvaltningen på uppdrag av trafiknämnden bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. En förutsättning utöver statsbidrag är att Lidingö stad och Stockholms stad bidrar ekonomiskt till projektets förverkligande. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**ÅR 2020** Utredningsarbetet är avslutat och slutrapport från utredningen, motsvarande fasen åtgärdsval, godkändes av trafiknämnden i oktober 2020. Med rapporten som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. I samband med verksamhetsplan 2021 beslutades att aktiviteten avslutas och att arbetet fortsätter inom ramen för ordinarie linjearbete.
WÅAB, integerera privat linje trafik i reseplaneraren samt förtydliga och förenkla tidtabeller	✔ Avslutad	**ÅR 2020**

Aktivitet	Status	Kommentar
Beskrivning Arbetet med att integrera privat linjetrafik i Waxholms Ångfartygs AB:s reseplanerare fortsätter. Ett arbete inleds med att förtydliga och förenkla Waxholms Ångfartygs AB:s tidtabeller, särskilt för turister och sällanresenärer i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd		Förenklade tidtabeller online är klara, arbete fortskrider avseende bryggtidtabeller som kommer fortsätta under 2021. När bryggtidtabellerna är helt klara ska webtidtabellerna ses över. Delaktiviteten att få in kommersiell linjetrafik i våra digitala kanaler är införd. Nämndaktiviteten avslutas i denna rapporteringsform, och fortsatt arbete sker löpande i verksamheten.
Ansvar för att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden **Beskrivning** När ny kollektivtrafik byggs förändras och förnyas stadsmiljön. Varje utbyggnad som skett har präglats av den tidens arkitektur, kultur och teknik. Därför har trafiknämnden ett särskilt ansvar att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Riktlinje Resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer har kompletterats med starkare skrivningar om tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. Reviderad riktlinje med denna komplettering har fastställts tertial 1 2020.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2020 för trafiknämnden

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2020 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.sll.se
Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Ett aktivt arbete med hållbarhet 4

2 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt 5

3 Gemensamma värderingar – grunden för trafikförvaltningens arbete 7

4 Samverkan med intressenter 7

5 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm 8

6 En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla (Social hållbarhet) 18

7 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar 32

8 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik 39

9 Så motverkar trafikförvaltningen korruption 55

Bilaga 1 Fördjupad miljöredovisning 2020 59

Bilaga 2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsredovisning 2020 124

Bilaga 3 Trafikförvaltningens trafikutövare 2020 158

Bilaga 4 Medlemskap i urval 160

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Ett aktivt arbete med hållbarhet

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggdtunnelbanans hållbarhetsarbete för 2020.

Trafikförvaltningen är sedan maj 2009 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. Trafikförvaltningen arbetar sedan många år aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och integrera dem i den dagliga verksamheten. Global Compacts principer styr även inriktningen på verksamhetens hållbarhetsarbete.

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 med dessa områden i vår verksamhet tillsammans med våra intressenter.

David Lagneholm
Förvaltningschef
Stockholm, den 20 januari 2021

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. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Från och med 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, något som intresserar cirka 100 000 besökare varje år.

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.

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 drivs 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 egen 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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

3 Gemensamma värderingar – grunden för trafikförvaltningens arbete

Ett värdegrundbaserat ledarskap är ett av regionens fyra ledarskapskriterier. Alla regionens verksamheter styrs och leds utifrån den gemensamma visionen, målen och de gemensamma värderingarna som är beslutade av regionfullmäktige: Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

Medarbetare och chefer har lagt ner ett stort engagemang för att beskriva betydelsen för respektive värdeord för trafikförvaltningens verksamhet och arbete. Resultatet är trafikförvaltningens egna beskrivningar av värdeorden. Beskrivning av värdeorden är en förutsättning för att förvaltningen ska kunna leva och leda utifrån värderingarna.

Tabell 1. Tolkning av värdeorden

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	

4 Samverkan med intressenter

Samverkan med andra aktörer i länet är avgörande för att trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen. I trafikförvaltningens uppdrag ingår bland annat att samverka med funktionshinderorganisationerna för att förenkla för äldre och personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken.

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. Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling

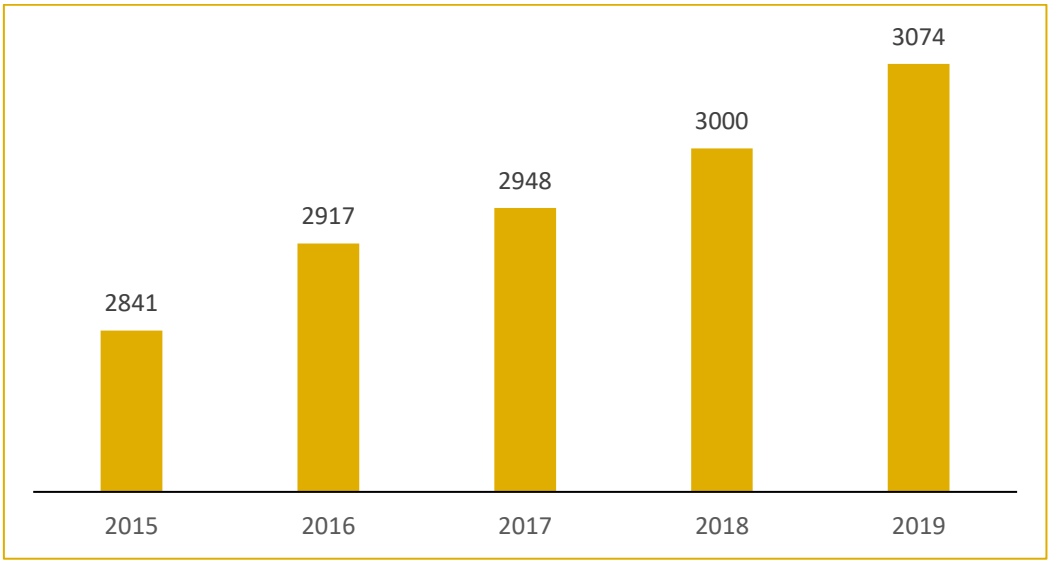
För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Att Stockholm växer kraftigt ökar belastningen på alla delar av trafiksystem i länet och kräver investeringar för att möta behovet.

Stora satsningar görs inom kollektivtrafiken för att arbetet med hållbara resor ska ligga i framkant och främja en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Ett av de viktigaste måtten på detta är att andelen invånare som reser med kollektivtrafiken ökar.

Tabell 2. Mål för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna.

	Basår (2015)	Utfall 2019	Mål 2030
Marknadsandel*	49 %	48 %	54 %

**Läs mer om kollektivtrafikens marknadsandel i kapitel 8.*



Figur 3. Utveckling av resandet med kollektivtrafiken över tid, antal påstigande en vanlig vinterdag (tusental). Ett mått som används för att bedöma behovet av kollektivtrafik och som omfattar statistiken som visar genomsnittet under vår-, höst- och vinterperioden.

5.1.1 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet. Ett flertal av Förenta Nationernas (FN:s) globala mål för hållbar utveckling visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar. Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur förutsättningarna för dessa livsvillkor fördelar sig mellan människor. De sociala hållbarhetsaspekterna är många och olika viktiga i olika sammanhang. 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 anställda. I detta ingår att arbeta systematiskt och förebyggande med arbetsmiljöfrågor.

5.1.2 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet, som i många sammanhang även kallas ekologisk hållbarhet, brukar beskrivas som att den ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna. Den handlar om jordens ekosystem och att 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 från regionens miljöprogram. Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja att åka kollektivt. Dessutom redovisas åtgärder inom områdena bränsleanvändning, energianvändning, materialanvändning och buller.

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



Figur 4. Styrande dokument för hållbarhetsarbetet inom trafikförvaltningen

5.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS)

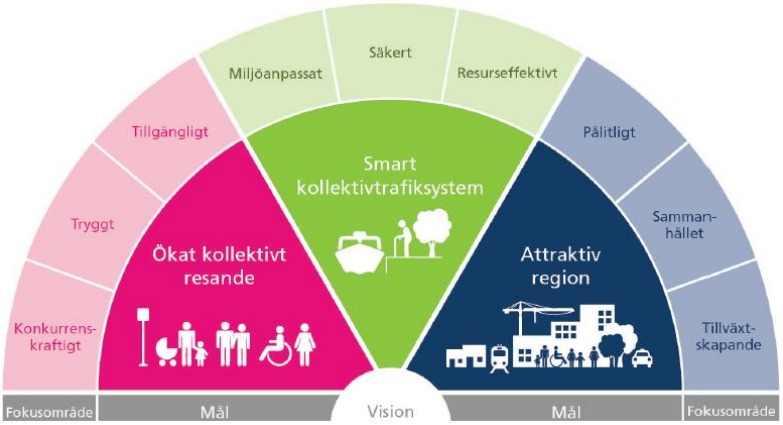
Stockholmsregionens utvecklingsplan har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen och uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion bidrar Stockholmsregionen också till en hållbar utveckling globalt. Mål, delmål och regionala prioriteringar sätter regionens och omvärldens invånare i fokus, har ekologin och de planetära gränserna som ram och ser den ekonomiska utvecklingen som ett medel och förutsättning.
Övergripande mål för 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 bygger bland annat på den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det senast fastställda programmet började gälla under 2017. Trafikförsörjningsprogrammets syfte är att fastställa de gemensamma och långsiktiga målen för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Det omfattar både SL-trafiken och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.
Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region



Figur 5. Mål och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet

Utifrån FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030 har en hållbarhetsanalys av trafikförsörjningsprogrammet utförs. Analysen gjordes utifrån miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Analysen visade att samtliga mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att uppfylla minst ett av FN:s hållbarhetsmål. Vilket är en bekräftelse på att hållbarheten verkligen är integrerad och närvarande i hela trafikförsörjningsprogrammet vilket stärker programmets legitimitet.

Mål om ökat kollektivt resande anknyter till den väntade befolkningsökningen i länet (från dagens 2,2 miljoner till 2,9 miljoner år 2030) vilket ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt. Transportsystemet ska även planeras så att kollektivt resande främjas framför privatbilism. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig, trygg och tillgänglig.

Mål om ett smart kollektivtrafiksystem handlar om att kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushållar med samhällsresurser. Kollektivtrafiksystemet ska vara miljöanpassat, säkert och resurseffektivt.

Mål om attraktiv region är kopplat till kollektivtrafikens del i att öka jämlikhet och jämställdhet i länet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och sysselsättningar. Fokusområden är pålitligt, sammanhållet och tillväxtskapande.

5.2.3 Miljöprogram

Region Stockholms (Stockholms läns landstings) 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. Målen i miljöprogrammet harmonierar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på kort och lång sikt. Under 2020 har arbetet med det nya politiska målprogrammet, Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm, påbörjats.

5.2.4 Strategier

Trafikförvaltningen har 2020 sex strategier för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Strategierna uttrycker framåtblickande principer för hur kollektivtrafikens utveckling ska leda mot de fastställda målen. Strategierna är:

- Trafikstrategi
- Affärsstrategi
- Infrastrukturstrategi
- Kommunikationsstrategi
- Kundservicestrategi
- Strategi för hållbar utveckling

Strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhetsmål som anges i trafikförsörjningsprogrammet samt i övriga policyer och måldokument. 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 Regionens gemensamma riktlinjer inom hållbarhetsområdet

I de fall trafikförvaltningen inte har utarbetat en egen, mer långtgående riktlinje inom ett specifikt område tillämpas regionens gemensamma riktlinje. De gemensamma riktlinjerna, se nedan, utgör utgångspunkter för trafikförvaltningens riktlinjer. Dokumenten går att hämta via www.sll.se

- Jämställdhetspolicy
- HBT-policy
- Policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning
- Folkhälsopolicy
- Inköpspolicy
- Uppförandekod för Region Stockholm
- Uppförandekod för leverantörer
- Åtgärdsplan avseende nationella minoriteter
- Handlingsplan för arbete med Barnkonventionen
- Personalpolicy
- Samverkansavtal om arbetsmiljö och medbestämmande
- Riktlinjer för antikorruption och representation
- Riktlinje för investeringar

Under 2020 har regionledningskontoret fortsatt ett arbete med framtagande av en regionövergripande hållbarhetspolicy och hållbarhetsstrategi. Målsättningen är att regionen ska få en modernare policygrund att agera utifrån. Avsikten är att hållbarhetspolicyn och hållbarhetsstrategin tillsammans ska ersätta ett antal av de ovan uppräknade styrande dokumenten. Dessutom har hälso- och sjukvårdsförvaltningen under 2020 påbörjat arbetet med att ta fram en ny folkhälsopolicy för regionen, God hälsa och minskade hälsoklyftor i befolkningen. Både arbetet med Hållbarhetspolicy och –strategi liksom folkhälsopolicy bidrar till måluppfyllelse av FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030.

5.2.6 Områdesspecifika riktlinjer för trafikförvaltningen

I syfte att säkerställa ett likartat arbetssätt utifrån beslutade strategier har det tagits fram riktlinjer inom en rad olika områden, inklusive miljö, energi (Riktlinjer Miljö och energi, Riktlinjer Buller och vibrationer) och social hållbarhet (Riktlinjer Social hållbarhet, Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning). De nämnda riktlinjerna definierar miljö-energimässiga och sociala krav som trafikförvaltningen ställer vid alla projekt och upphandlingar. Riktlinjerna uppdateras en gång om året och större omarbetningar görs vid behov. Utöver riktlinjerna finns flera internt framtagna handböcker och andra stödjande dokument som ytterligare styr och stödjer arbetet inom hållbarhetsområdet. Dessa preciseras för varje redovisat område i den fortsatta rapporten.

5.2.7 Konsekvensbedömning och riskhantering

Strategin för hållbar utveckling och riktlinjerna inom området implementeras inom trafikförvaltningens verksamhet genom olika aktiviteter. En grundläggande del i att hållbarheten genomsyrar det dagliga arbetet är att ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser identifieras, beskrivs och dokumenteras vid utredningar, studier, projekt och 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, både ur 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 regioner och landstings 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 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 samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö samt social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav på att leverantörerna som minimum rapporterar vilka miljömässiga och sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

5.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leveranser och servicenivåer under hela avtalstiden säkerställs att affärerna löper enligt avtal och att trafikförvaltningen får det som 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 2020.

För 2020 planerades 6 revisioner som fokuserar på miljö- och tillgänglighetskrav. Av dessa har fyra revisioner genomförts; en hos MTR med fokus på underhåll, säkerhet och brandskydd av pendeltågsdepåer, en samordnad uppstartsrevision av Blidösundsbolagets avtal inom sjötrafik och en revision av MTR:s underhåll av verkstadsutrustning och brandskyddsarbete på tunnelbanedepåer. Under 2020 genomfördes dessutom en särskild revision om social hållbarhet inom ett avtal avseende busstrafik med Transdev. Revisionen var ett pilotprojekt som planerades och genomfördes i samarbete med Skånetrafiken och Västtrafiken.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 (Social hållbarhet)

Relevanta principerna 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 egen- makt


Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv syssel- sättning med anständiga arbetsvillkor för alla


Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder


Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, mot- ståndskraftiga 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. Riktlinjer Social hållbarhet innehåller krav och vägledning inom områdena mänskliga rättigheter, antidiskriminering, socialt ansvarstagande inom offentlig upphandling, jämlikhet och jämställdhet, barnperspektivet, trygghet och folkhälsa. Riktlinjer Social hållbarhet fastställer 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 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 3. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet

	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent	70	72	72	59**	79	84
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafik, procent	-	66	65	i.u.***	73	80
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent*	Nollmätning genomfördes 2018	71	77	80	80	100

**Exklusive det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).*
***Utfallet för hela året 2020 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. Under perioden januari-mars 2020 var tryggheten i SL-trafiken 73 procent enligt undersökning Upplevd kvalitet.*
****På grund av covid-19 är ombord undersökning Upplevd kvalitet pausad och utfallet för indikatorn för 2020 kan inte redovisas. Motsvarande fråga och indikator saknas i undersökningen Kollektivtrafikbarometern.*

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 tillgänglighets- 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 viktiga 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 Utredning trygghetsarbete

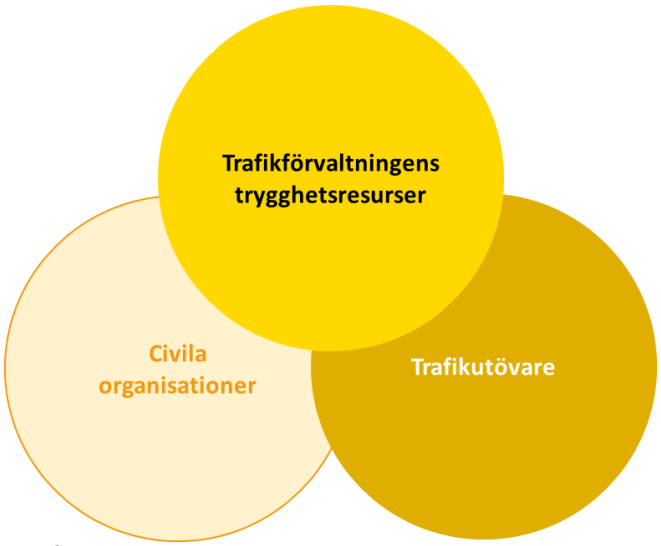
Under 2020 har trafikförvaltningen analyserat hur trygghetsarbetet kan tydliggöras för att kunna prioritera aktiviteter så att övergripande trygghetsmål nås. Förslaget är nu på remiss inom trafikförvaltningen och resultatet kommer att implementeras under 2021.

6.4.2 Ökad samverkan

Trafikförvaltningen arbetar med att förbättra arbetssätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens personal samt med utvalda civila organisationers stödjande verksamheter (se figur 6). Dessa tre områden har trafikförvaltningen rådighet över genom upphandlade avtal. Samverkan sker sedan med 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 kommun och polis, med andra ord samverka för en gemensam lägesbild för att kunna tillsammans 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 2020 har samverkan fokuserat på de utsatta områdena tillsammans med andra lokala aktörer såsom polis, kommun, fastighetsägare m.fl. genom speciella insatser i vissa utvalda områden. Samverkan har även utökats ytterligare genom nya IOP- avtal (Idéburna offentliga partnerskap) med civila aktörer som kommer arbeta uppsökande inom kollektivtrafiken för att hjälpa och ta hand om utsatta individer eller grupper som annars kan fara illa i SL-trafiken.



Figur 6. Tre fokusområden för ökad trygghet

6.4.3 Trygghetsmätningar

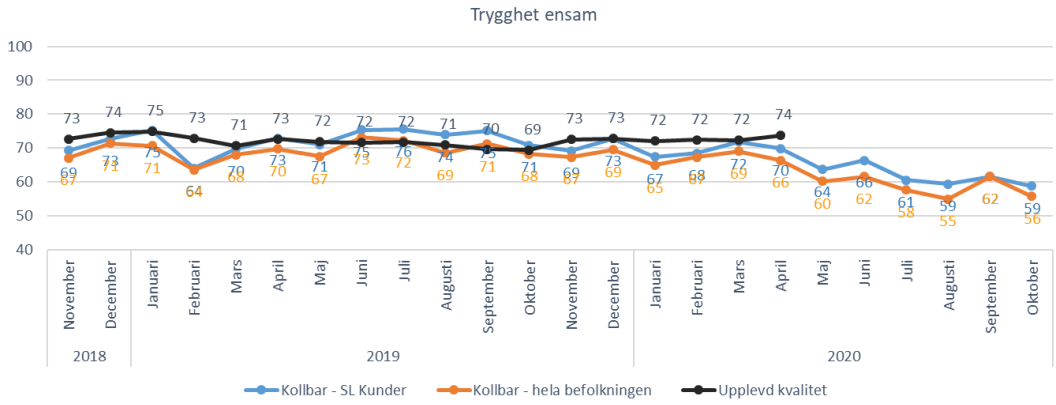
Mätningar av resenärernas upplevda trygghet i kollektivtrafiken sker kontinuerligt. Trafikförvaltningens kundundersökning *Upplevd kvalitet* under perioden januari-mars år 2020 visar att 73 procent känner sig trygga när de reser ensamma med kollektivtrafiken på kvällar och helger. Otryggheten är störst bland resenärer på tunnelbana och pendeltåg. Mätningen är gjord innan pandemin med covid-19 påverkade Sverige i mars 2020. Målet för upplevd trygghet år 2030 enligt trafikförsörjningsprogrammet är 84 procent. Trafikförvaltningen behöver öka tryggheten för att nå målet år 2030.

Tabell 4. Trafikförvaltningens Upplevd kvalitet utfall januari-mars 2020

Trafikslag	Andel resenärer som svarat att de känner sig trygga när de reser ensamma på kvällar/nätter, procent
Totalt SL	**73**
Tunnelbana	65
Pendeltåg	66
Lokalbanor	84
Busstrafik	82
Pendelbåt	96

Upplevd kvalitet mätningar där trygghet ingår är pausade sedan mars 2020 med anledning av covid-19 pandemin, eftersom det är en ombordundersökning. Trafikförvaltningen har istället valt att följa mätningen Kollektivbarometern som branschorganisationen Svensk kollektivtrafik genomför varje månad. Som underlag för måluppföljning för trafikförvaltningen används resultatet gällande respondenter Kollektivtrafikbarometern definierar som SL-kunder (blå trendlinje på figur 7 nedan) och som består av de som reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik. Uppföljningen från 2020 visar att under covid-19 pandemin har upplevelsen av trygghet påverkats påtagligt. Kollektivtrafikbarometern mäter även attityder i hela befolkningen, både de som reser och de som inte gör det, resultatet för denna grupp visas på orange trendlinje nedan.

Jämförelse av resultaten från år 2019 visar att Kollektivtrafikbarometerns indikator för trygghet följer väl trafikförvaltningens undersökning Upplevd kvalitet (svart trendlinje nedan) även om frågorna i respektive undersökning är formulerade på olika sätt. För att bevaka tryggheten ställer Kollektivtrafikbarometern frågan - *”Det känns tryggt att resa med SL”*. Det kan jämföras med indikatorn i ombordundersökningen Upplevd kvalitet som ställer frågan - *”När jag reser ensam (utan någon jag känner) med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg?”* .



Figur 7. SL:s trygghetsmätning Upplevd kvalitet jämfört med Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik, november 2018 oktober 2020.

Trafikförvaltningen genomför vartannat år en särskild trygghetsundersökning för att ta reda på vilka faktorer som påverkar tryggheten. År 2018 visade att det

som främst påverkar resenärernas trygghet negativt då de är ombord på fordon eller uppehåller sig på stationer och hållplatser är personer som uppträder aggressivt och som ibland är påverkade av alkohol eller narkotika. Även gängbildningar, avsaknad av personal som arbetar trygghetsskapande samt bristande skyltning och information kan ha negativ påverkan på känslan av trygghet. Nästa undersökning genomförs i december år 2020.

6.4.4 Strukturerade trygghetsanalyser och Trygg Station besiktningar

Inom regionens kommuner genomförs 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. Dessa analyser 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 blir ett förslag på prioritering av förbättringar inom respektive station samt i samverkan med övriga aktörer i de områden runt kollektivtrafiken där trafikförvaltningen saknar rådighet.

Under 2020 genomfördes bland annat en trygghetsanalys med särskilt fokus på Kista busstorg med anledning av ökad hot och våld mot trafikpersonal samt öppen droghandel och gängbildning. Utifrån analysen identifierades samverkansparter som gemensamt kunde ta fram åtgärder som efter genomförande gav positivt resultat för ökad trygghet.

6.4.5 Trygghetscentral och trygghetsnummer

Via trygghetsnumret och trygghetschatten når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser. Trygghetschatten är en ny funktion som lanserades hösten 2020 där resenärer nu även 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 från allmänheten till trygghetscentralen

År	2016	2017	2018	2019	2020
Trygghetsnummer	21 088	29 866	36 780	37 872	27 315
Trygghetschatten	-	-	-	-	3 397

Faktaruta

SL:s trygghetscentral, chatt och nummer

- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen under fliken ”mer”
- Bemannad dygnet runt
- 29 operatörer
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Över 30 000 samtal till trygghetsnumret och -chatten under 2020
- 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

6.4.6 *Trygghetskommissionen*

Regionstyrelsen i Stockholm fattade 2020 beslut om att inrätta en trygghetskommission. Arbetet med kommissionen ska drivas som en tidsbegränsad utredning fram till den 31 december 2021.
Trygghetskommissionen ska generera två rapporter: en som ska analysera situationen i regionen som lämnas in senast den 31 maj 2021, och en slutrapport som lämnas in senast den 30 november 2021.
Trygghetskommissionen ska samla och lyfta framgångsexempel samt peka ut vad som på riktigt kan öka den faktiska och upplevda tryggheten i Stockholmsregionen. För att arbetet ska vara framgångsrikt ska kommissionen följa och ta del av nationell och internationell forskning för att föreslå konkreta åtgärder som kan genomföras av Region Stockholm och andra aktörer för att påverka utvecklingen i Stockholmsregionen. Ett arbete som ska utföras tillsammans med såväl kommunala, regionala, statliga, privata och civila aktörer.

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 skepp). 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
2. Köpa och använda biljett
3. Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
4. Ta del av information
5. Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget

De fem momenten utgår ifrån 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 uppnått 80 procent tillgänglighet under 2019. Genom planerade åtgärder kommer tillgängligheten successivt att öka de kommande åren.

6.5.2 Ledsagning och väskbärning

Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av. Där kan resenären boka ledsagning, få hjälp med tillgänglighetsgaranti[1] samt få information om tillgänglighetsanpassningar och råd om sin resa. Sedan 2009 erbjuds ledsagning, en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken. Under 2019 genomfördes pilotprojekten ”Ledsagning buss till buss” på de 100 största bytespunkterna och ”Väskbärning” i samband med ledsagningsbeställning till och från SL-trafik på Stockholms central. Dessa tillgänglighetsåtgärder har permanentats och utgör nu en del av de ordinarie resenärstjänsterna.

[1] Läs mer om tillgänglighetsgaranti på www.sl.se

6.5.3 Lansering av ny webbsida och app för SL.se

Under 2020 lanserades såväl en ny biljettapp som en ny websida, vid framtagandet har mycket fokus legat på tillgänglighetsarbetet och såväl appen som websidan kommer att uppfylla de nya lagkraven (WCAG 2,1 AA) som ställs till senast juni 2021. WCAG 2.1 AA är ett EU-direktiv om webbtillgänglighet med syftet att öka webbplatsers tillgänglighet. Detta för att en webbplats alla besökare, oavsett funktionsnedsättning, ska ha samma förutsättningar att ta till sig informationen. Direktivet innebär att hela Europa får samma minimikrav vad gäller digital tillgänglighet.

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 2020.

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 2020 har det genomförts tre nätverksträffar för utbildningspersonalen i detta syfte, ett fysiskt nätverksmöte och två digitala. Teman för nätverksträffarna har varit: implementering av Barnkonventionen som har blivit lag 1 januari 2020 och barn i kollektivtrafiken, skolinformation, trygghet, information och dialog med Synskadades Riksförbund, samt assistanshundar i allmän kollektivtrafik.

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 samt Clara, Maria och Sofia från 2020.

6.6 Mänskliga rättigheter, jämlikhet, jämställdhet och barnperspektivet i kollektivtrafiken

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 utav 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. 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 träffar avtal med ska genomgå motsvarande utbildning.

Under 2019 har det genomförts flera utbildningstillfällen inom social hållbarhet riktade till trafikförvaltningens personal. På grund av covid-19 har inga lärarledda utbildningar kunnat genomföras under 2020.

Tabell 5. Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare

	2016	2017	2018	2019	2020
Antal timmar	53	48	32	32	0
Antal utbildningstillfällen	10	6	4	4	0
Antal deltagare	137	73	58	56	0

6.6.2 Gemensam uppföljning av uppförandekoden med Skånetrafik och Västtrafik

Under 2020 har trafikförvaltningen tillsammans med Västtrafik och Skånetrafiken genomfört ett uppföljningsarbete om regionernas gemensamma uppförandekod för leverantörer. Uppföljningen är en del av samarbetet som startades 2015 i syfte att harmonisera tillämpningen uppförandekoden. Arbetet under 2020 omfattade tre revisioner hos olika trafikutövare.

Resultatet av revisionerna visar att det är fortfarande relativt omogen bransch när det kommer till arbetet med sociala krav och att det finns skillnader mellan

trafikutövare. Orsaken till de upptäckta bristerna är oftast avsaknad av central stödfunktion för arbetet med uppförandekoden och dess krav, samt brist på resurser, kompetens och/eller tid. Resultatet av revisionerna visar dessutom att det är väldigt viktigt med att genomföra denna typ av uppföljningar för att få en bättre efterlevnad av uppförandekoden. Uppföljningsmöten samt återrevisioner genomförs under vinter 2020-2021 för att följa upp hur trafikutövare hanterar avvikelserna och implementerar nödvändiga åtgärder.

6.6.3 Kollektivtrafiken blir en del av Hållbar upphandling

I syfte att formalisera samarbetet om uppförandekoden har trafikförvaltningen, Skånetrafiken och Västtrafik under hösten 2020 ansökt om att bli medlemmar i regionernas samarbete kring Hållbar upphandling. Utöver stödet kring kravställning och uppföljning är Hållbar upphandling en viktig kommunikationskanal för att sprida lärdomar om implementering av uppförandekoden för leverantörer. Information om genomförda uppföljningar som kansliet för Hållbar upphandling samordnar publiceras på webbsidan www.hållbarupphandling.se

Målet för trafikförvaltningen, Skånetrafiken och Västtrafik är att framöver gemensamt finansiera ett transparent och kontinuerligt uppföljningsarbete som alla beställare inom kollektivtrafik kan ha nytta av. De långsiktiga målen för arbete är att nå en bredare implementering och efterlevnad av uppförandekoden, harmonisera och effektivisera arbetet, kommunicera enhetligt gentemot trafikutövare vad som förväntas, samt att implementera samma metodik och bedömningsgrunder vid uppföljning oavsett beställare.

6.6.4 Arbetsrättsliga villkor i upphandlingar

Sedan 2017 är upphandlande myndigheter inklusive trafikförvaltningen ålagda att bedöma om det är behövligt att ställa arbetsrättsliga villkor i avtal som överskrider tröskelvärden[2]. Om bedömningen kommer fram till att det är behövligt ska specifika krav för de tre områdena lön, semester och arbetstid ställas i förfrågningsunderlaget.

I syfte att effektivisera arbetet har trafikförvaltningen under 2020 valt att implementera gemensamma krav i området som Trafikverket och förvaltning för utbyggd tunnelbana tagit fram. Syftet är att de minimikraven för

[2] *Tröskelvärdet är det beloppsvärde som avgör vilka regler en upphandling ska följa. Läs med på Upphandlingsmyndighetens hemsida https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/troskelvarden-och-direktupphandlingsgranser/*

arbetsrättsliga villkor vid entreprenadupphandlingar ska bli tydligare och lättare att följa upp.

6.6.5 Forskning och utveckling inom social hållbarhet

Under hösten 2020 har trafikförvaltningen bland annat medverkat i referensgrupp för en nystartad internationell studie *Bridging the gender data gap to create better mobility for all*. Syftet med studien är att överbrygga gapet om skillnaderna i kvinnors och mäns resvanor för att bättre förstå och kunna beskriva mobilitetsbehoven. Projektet är inspirerad av faktaboken *Osynliga kvinnor* av Caroline Criado Perez. Studien omfattar en undersökning som skillnader i kvinnors och mäns mobilitetsbehov och resvanor i sju städer Helsinki, Oslo, Stockholm, Copenhagen, Berlin, Delhi and Singapore. Resultatet beräknas att bli klar under 2021.

Trafikförvaltningen medverkar också i referensgruppen för forskningsprojektet *Access: Ny mobilitet för ett jämlikt kollektivtrafiksystem*. Syftet är att undersöka hur ny mobilitet kan minska transportrelaterad social utsatthet hos olika grupper och därmed bidra till bättre tillgänglighet. Projektet tar avstamp från två trender relaterat till transporter och samhället. Nya mobilitetslösningar som autonoma fordon, elscootrar och elcyklar, delade tjänster, kombinerad mobilitet mm fokuserar i dag på kundsegment i stadscentrum som redan har god tillgänglighet. Transportrelaterad social utsatthet betyder att brist på tillgång till kollektivtrafik och avsaknad bil och/eller körkort leder till att invånare inte kan ta del av grundläggande välfärd. Studien avgränsas till två särskilt utsatta grupper, unga och migranter. Forskningsprojektet kommer pågå fram till slutet av 2022 och inkludera även förberedelser för en pilotverksamhet.

6.6.6 Genomförda åtgärder för social hållbarhet i bygg- och anläggningsprojekt

Arbetet med sociala frågorna inom trafikförvaltningens olika bygg- och anläggningsprojekt styrs av Program och projekthandboken, samt Riktlinjer social hållbarhet. Alla projekt upprättar en egen 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:

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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Rapportering från projekten under 2020 visar att alla projekt tillämpar åtgärder inom 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 2020 är:

- Tillämpning av Sveriges regioners och landstings gemensamma uppförandekod vid upphandling av entreprenad och varor,
- Revisioner av byggentreprenörer och fordonstillverkare baserat på uppförandekoden och principerna i Global Compact
- Valideringstest av nya färdiga tunnelbanefordon med resursgrupper för att följa upp och säkerställa målet om tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättningar
- Utbildningsinsatser om risker i leverantörskedjan kopplat till social hållbarhet
- Genomförande av barnkonsekvensanalyser och uppföljning av genomförda barnkonsekvensanalyser vid upprustning och ombyggnation av Saltsjöbanan och Roslagsbanan
- Tillämpning av sysselsättningskrav vid upphandling av byggentreprenad som omfattar rekrytering av personer som står långt ifrån arbetsmarknaden
- Samarbete med sysselsättningsverksamheter för personer som har svårigheter att komma in på arbetsmarknaden vid tillverkning och installation av fågelholkar till naturområdet vid Vallentuna depån
- Minskad negativ hälsopåverkan genom bullerskyddsåtgärder vid spår, giftfria material och byggvaror, tystare verktyg och ljuddämpande tält över arbetsområden
- Ökad trygghet genom konst, bättre belysning och akustik
- Jämställdhet, jämlikhet och inkludering genom att säkerställa att alla oavsett kön och könsöverskridande identitet ska ha möjlighet för ombyte efter ombyggnation av Rissne depån

7 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

Relevanta principerna 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 en 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 här. 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 personalpolicy, folkhälsopolicy 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 (Vision, Akademikeralliansen och Ledarna). Verksamheten omfattas av Sveriges Kommuner och Regioners kollektivavtal. Vid utgången av 2020 var 898 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 847 tillsvidareanställda samt 51 visstidsanställda. Antalet nyanställda externa medarbetare (tillsvidare) under 2020 var 113 varav 52 var kvinnor och 61 män.

Tabell 6. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2018 –2020

	2018	2019	2020
Antal i ledningsgrupp totalt	**10**	**7**	**8**
-varav män	4	3	3
-varav kvinnor	6	4	5
Antal chefer totalt	**68**	**84**	**82**
-varav män	33	41	40
-varav kvinnor	35	43	42
Antal tillsvidareanställda totalt	**767**	**823**	**847**
-varav män	359	392	404
-varav kvinnor	408	431	443

Tabell 7. Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2018-2020 (medellöner per 31 december)

	2018	2019	2020
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 13,6 % högre än männens	Kvinnornas löner är 8,1 % högre än männens	Kvinnornas löner är 9,9 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 5,4 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 4,7 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 2,3 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 11 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10,4 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10,7 % lägre än männens

7.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 8. Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2019-2020

Mål och indikator	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2021 Region Stockholm
Total HME (Hållbart medarbetarengagemang)	73	74	77
Motivation HME	75	76	79
Ledarskap HME	78	77	77
Styrning HME	68	69	75

**Läs mer i avsnitt 7.4.1 Medarbetarenkät 2020.*

7.3 Risker inom personalområdet

De största utmaningarna kopplade till trafikförvaltningens arbete med HR-frågor finns inom följande områden:

- Kompetensförsörjning
- Arbetsmiljö

Under våren har ett utvecklingsarbete påbörjats med att genomföra aktiviteterna i den kompetensförsörjningsplan för trafikförvaltningen som fastställdes vid årsskiftet 2019/2020. Bland annat så har det omfattat framtagandet av avdelningsvisa kompetensplaner, kartläggning av regelverket kring arbetsmiljö vid distansarbete och säker arbetsmiljö på kontoret utifrån smittspridningsperspektivet med anledning av covid-19.

Hantering av covid-19 kopplat till trafikförvaltningens uppdrag kring kollektivtrafiken samt implementering av nytt arbetssätt kring hemarbete har präglat hela perioden från mars och framåt.

Trafikförvaltningen behöver fortsatt ha den "personliga hållbarheten" på agendan. Hälsa består av många delar; fysisk, mental och social hälsa. I detta ingår även organisatorisk och social arbetsmiljö. Detta blir extra viktigt i en tid av osäkerhet och krav på nya arbetsformer kopplat till den nya verkligheten med en rådande pandemi.

7.4 Genomförda aktiviteter 2020

7.4.1 Medarbetarenkät 2020

Under 2020 genomfördes medarbetarenkäten i en nedkortad variant på grund av covid-19 och endast nio frågor kring hållbart medarbetarengagemang (HME) ställdes. 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 74 (2020) och att jämföra med 73 för 2019.

Medarbetarenkäten besvarades av 86 procent av alla anställda vilket tyder på ett högt engagemang hos medarbetarna och ger ett rättvisande resultat att arbeta vidare med i handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten.

I externa mätningar genomförda av Nyckeltalsinstitutet (AVI och JÄMIX) jämförs trafikförvaltningen med övriga aktörer på arbetsmarknaden avseende olika personalnyckeltal. Årets resultat för AVI på 138 (2019: 135 poäng) och JÄMIX på 154 (2019: 133 poäng), detta av 180 möjliga. Resultatet visar att

trafikförvaltningen ligger på god nivå jämfört med externa tjänsteföretag. I samband med årets resultat fick trafikförvaltningen utmärkelsen bäst i branschen bland samtliga regioner och kommuner i kategorierna: Mest Attraktiva Arbetsgivare och Mest Jämställda Arbetsvillkor.

7.4.2 Värderingarna i fokus

En förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Som ett led i arbetet med att skapa en god kultur på arbetsplatsen har medarbetarna inom trafikförvaltningen varit med och tolkat och implementerat de nya gemensamma värdeorden Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens. Värderingsarbetet fortsätter under 2020 inom ramen för trafikförvaltningens olika processer. 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 chef som är en tydlig representant för arbetsgivaren och verkar utifrån verksamhetens värderingar viktig.

7.4.3 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är ett prioriterat område i trafikförvaltningens verksamhetsplan. 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 leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen måste också säkerställa gott ledarskap och engagerade medarbetare. Under 2020 pågår arbetet med implementeringen av trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan som beslutades vid årsskiftet 2019/2020.

Kompetensförsörjningsplanens principer är dessa och fungerar vägledande för hela verksamheten:

1. Vi resurssätter verksamheten utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt
2. Vi har en flexibel syn på begreppet medarbetare
3. Vi arbetar mer i nätverk än i hierarkier
4. Vi främjar medarbetares utvecklingsmöjligheter
5. Vi möjliggör en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats

Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och

näringsliv. Under året har trafikförvaltningen haft fyra praktikanter från det statligt finansierade projektet Jobbsprånget, som erbjuder praktik för nyanlända ingenjörer.

7.4.4 Ledarskap och ledarutveckling

Snabba förändringar i omvärlden och digital omställning ställer nya krav på verksamheter. Allt mer pekar på ledarskapets betydelse för att arbetsgivare ska lyckas med att skapa en arbetsmiljö som attraherar, utvecklar och långsiktigt engagerar rätt medarbetare. Ledarskapet är också en nyckelkompetens för att klara ökade krav på effektivitet, högre kvalitet, bättre resursutnyttjande, nytänkande och ständigt förbättringsarbete.

Som chef på trafikförvaltningen ska man få bästa möjliga förutsättningar att utvecklas i sin ledarroll. Som chef omfattas man trafikförvaltningens lokala och Region Stockholms övergripande utvecklingsinsatser inom chef och ledarskap. Samtliga utvecklingsinsatser utgår från verksamhetens behov och utmaningar.

1) Ledarutvecklingsprogram (trafikförvaltningens)

Ledarutvecklingsprogrammet ska ge cheferna insikt om det egna beteendet som grund för ett gott ledarskap och medarbetarskap samt en stärkt förmåga att leda i flera dimensioner.

2) Chefscoaching (trafikförvaltningen)

Coaching ska ge cheferna förstärkt förståelse om sig själva och sitt agerande, och om hur ledarskapet kan situationsanpassas utifrån andras agerande och olika beteendestilar i syfte att bli ännu mer effektivt.

3) Utbildning ”Att leda utan att vara chef” (trafikförvaltningen)

Trafikförvaltningen har flertalet medarbetare som i sin dagliga verksamhet leder medarbetare, dock utan det formella personalansvaret som chef.

4) Chefshandledning i grupp (Region Stockholm)

Grupperna, som leds av internt utbildade handledare, bidrar till utveckling, lärande och erfarenhetsutbyte inom koncernen och över organisationsgränserna.

5) Ung och chef (Region Stockholm)

Nätverket syftar till att skapa en arena där unga chefer kan mötas och diskutera frågor i sin roll som chef.

Utöver detta får alla chefer löpande utvecklingsinsatser bland annat vid chefsmöten, chefskonferenser och chefsluncher. I vardagen finns vägledning på intranätet i form av exempelvis trafikförvaltningens Chefshandbok.

7.4.5 Hälsofrämjande arbete

”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 rör hälsa i ett vidare perspektiv. Temat för året har varit Hållbart arbetsliv.

I samband med hälsoundersökningen i början av 2020 fortsatte trafikförvaltningen satsningen på att erbjuda medarbetare som ligger i riskzonen för ohälsa att komma igång med en hälsosammare livsstil genom att delta i ett projekt med coach och personlig tränare i grupp.

Efter sommaren har trafikförvaltningen på grund av covid-19 anpassat utbudet av aktiviteter inom Hälsospåret. Trafikförvaltningen tänker digitalt för att följa regionens rekommendationer kring möten samt göra det tillgängligt för så många som möjligt att delta, oavsett vart man befinner sig. Ett utbud med allt från meditation till funktionell träning, cykelavtal samt programvara för pausaktiviteter vid datorn.

7.4.6 Mångfald på arbetsplatsen

HR har till följd av ny lagstiftning och målsättningen att arbeta kompetensbaserat utvecklat trafikförvaltningens rekryteringsprocess. Detta i syfte att öka träffsäkerheten samtidigt som vi minskar risken för ofrivillig diskriminering, det vill säga diskriminering som man inte är medveten om. Rekrytering är en komplex process med en uppenbar risk att välja bort en kompetent person utan att ens vara medveten om det. Förändringarna rör arbetssätt som säkrar objektivitet genom tydligare mallar, objektiva urvalstest, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerat arbetssätt hos rekryterande chefer och HR. Objektiva arbetssätt är också en förutsättning i arbetet med intern rekrytering för att processen ska upplevas trovärdig och arbetsgivaren som attraktiv och hållbar över tid.

7.4.7 Samlokalisering och flexkontor

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. Under 2020 avstannade projektet kring

samlokalisering på grund av covid-19. Projektet tas upp igen i början av 2021 i form av utredning av behov och vilka lärdomar kan dras av erfarenheter från pandemin, då en stor del av verksamheten arbetar hemifrån.

8 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik

Relevanta principerna 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, mot- ståndskraftiga 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 aktivt för miljön och en hållbar framtid på många andra sätt utöver det. Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs sedan ett par år tillbaka av biobränslen eller el som kommer från förnybara källor. Trafikförvaltningen arbetar dessutom proaktivt för att effektivisera energianvändningen i både fordon och fastigheter och ytterligare minska klimatpåverkan. Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. Dessutom 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. Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet, under strategin för hållbar utveckling, är Riktlinjer Miljö och energi och Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjer Miljö och energi beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt för verksamheten avseende buller.

Riktlinjerna säkerställer ett likartat arbetssätt utifrån miljömålen, Region Stockholms styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna. Dessutom säkerställer riktlinjerna egenkontroll enligt miljölagstiftning. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar, exempelvis hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras.

8.2 Mål och indikatorer

Resultatet av 2020 års uppföljning av mål och indikatorer inom miljö- och energi i trafikförsörjningsprogrammet och miljöprogram 2017-2021 presenteras på en övergripande nivå i tabellen 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
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 9. Uppföljning av miljömål med indikatorer som trafikförvaltningen rapporterar.

	Läshänvisning	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2021	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel, procent	Bilaga 1 kap. 3.1	49	47,5[3]	51,5	54
Minskad klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser jämfört med basår 2011, procent	Bilaga 1 kap. 2.1	i.u.	-56	-50	-
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag	Bilaga 1 kap. 2.2	i.u.	10	≥ 70	-
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basårsvärde 2011, procent	Bilaga 1 kap. 3.3	-16	+20	-10	-15
Minskad energianvändning i fastigheter per kvadratmeter, kWh/kvm A-temp, procent	Bilaga 1 kap. 4.2	-13,2	-18,9[4]	-10	-30
Andel förnybar energi i kollektivtrafik, procent	Bilaga 1 kap. 3.2	91	93	95	100
Andel förnybar energi i fastigheter, procent	Bilaga 1 kap. 4.1	94	95	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	Bilaga 1 kap. 4.3	i.u.	2	≥6	-
Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt	Bilaga 1 kap. 4.3	i.u.	5	≥2	-
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll jämfört med basårsvärde 2017, procent	Bilaga 1 kap. 3.5	+69[5]	+91	-30	-
Andel miljöbedömda material och produkter som används vid byggnation, procent	Bilaga 1 kap. 4.4	94	89[6]	50	-
Andel godkända byggvaror av de som har bedömts enligt BVB kriterier, procent	Bilaga 1 kap. 4.4	82	85	90	-
Minskat utsläpp av partiklar, procent	Bilaga 1 kap. 3.4	-46	-37	-50	-75
Minskat utsläpp av kväveoxider, procent	Bilaga 1 kap. 3.4	-54	-51	-50	-75
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	Bilaga 1 kap. 3.6	i.u.	i.u.	-	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad

[3] *Utfall rapporteras år 2020 men avser resultat av resvaneundersökning år 2019.*

[4] *Innehåller osäkerheter på grund av ej kvalitetssäkrat basår 2011.*

[5] *Reviderat jämfört med år 2019 efter analys av miljömål 10.*

[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.*

					samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken

8.3 Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Ökat kollektivt resande
- Energieffektivisering
- Klimatpåverkan och resursanvändning i byggnation (materialflöden)
- 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 2020 i följande avsnitt.

8.4 Ökat kollektivt resande

8.4.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

En av trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Ur ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt. Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för att bibehålla andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna. Kommunerna har planmonopol och ansvarar för den fysiska planeringen. Det är kommunerna som kan anvisa mark för den nödvändiga infrastruktur som behövs till exempel depåer, spår och terminaler. 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. Så många potentiella resenärer som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektivtrafik. Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län reglerar bland annat hur många bostäder som måste byggas för

att det ska bedömas som ett tillräckligt resenärsunderlag för att trafikförvaltningen ska börja trafikera området.

Under 2020 har arbetet fortsatt med att ta fram en kollektivtrafikplan som har 2050 som horisontår, planen beräknas bli klar för antagande under 2021. Den huvudsakliga frågan att besvara i den nya kollektivtrafikplanen är hur kollektivtrafiken i regionen bör utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss är ett annat exempel på hur trafikförvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Under 2020 har trafikförvaltningen genomfört utredningen om framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 där hållplatstiden är en relativt stor del av totala restiden. Utredningen omfattar förslag på framkomlighetsåtgärder med fokus på fysiska åtgärder i gaturummet, konsekvensbeskrivning samt beräkning av medelhastighet inklusive hållplatsstop och bedömning utifrån svensk BRT[7]-standard.

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 störningsinformation 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.

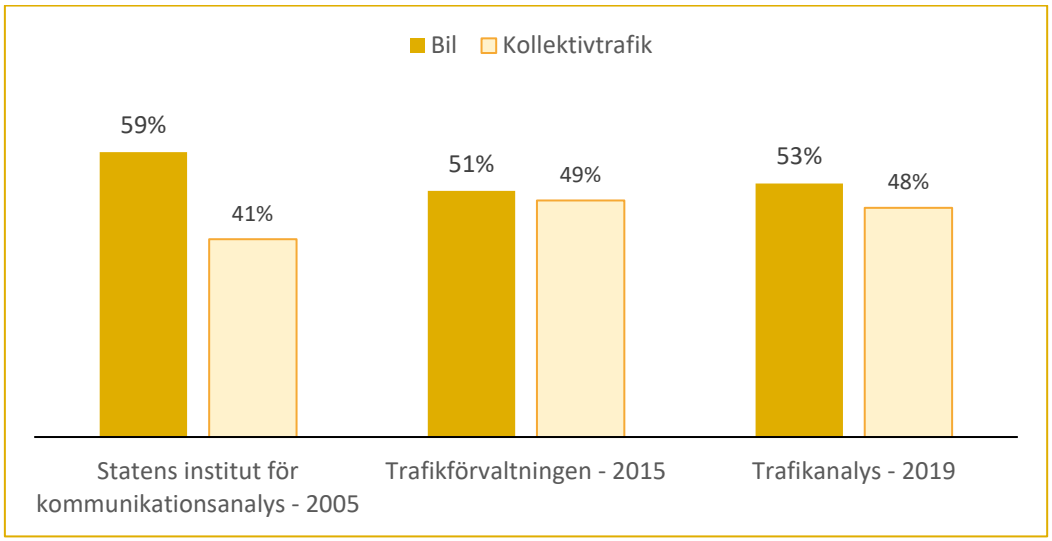
Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet. Under år 2019 gjordes en resvaneundersökning där Region Stockholm deltog. Undersökningen beställdes genom ett extra bruttourval i den nationella undersökningen 2019 som myndigheten Trafikanalys ansvarar för. Syftet var att tillsammans kunna planera framtidens resande på bästa sätt. Resultatet för undersökningen avseende år 2020 publiceras under 2021.

---

[7] Bus Rapid Transit (BRT) saknar en strikt definition, men beskrivs ofta som ett högkvalitativt bussystem med hög kapacitet, stationsliknande hållplatser, separerade körbanor och signalprioritering.

Resultatet för 2019 visar att fyra av tio åker bil och tre av tio reser med kollektivtrafiken. Det gäller den totala färdmedelsfördelningen för resor en genomsnittlig veckodag (måndag – söndag). Sedan resvaneundersökning 2015 är de förändringar man kan se i färdmedelsfördelning att en större andel resor genomförs till fots, en liten minskning av andelen bilresor samt en liten minskning för resor med tunnelbana och buss. Andelen resor med cykel är oförändrad sedan 2015.

Marknadsandelen av de motoriserade resorna utgörs av 52,5 procent bilresor och 47,5 procent av kollektivtrafikresor i resvaneundersökningen 2019. Motoriserade resor avser resor med kollektivtrafik och bil som har målpunkt i regionen och som genomförs under vardagar (måndag – fredag). Marknadsandelen för kollektivtrafik ligger fortfarande på en hög nivå men har minskat sedan 2015. En tidserie avseende marknadsandel från resvaneundersökningar 2005 till 2019 presenteras i figur 8 nedan.



Figur 8. Marknadsandelar av motoriserade resor (vardagsresor av boende i Region Stockholm som slutar i regionen).

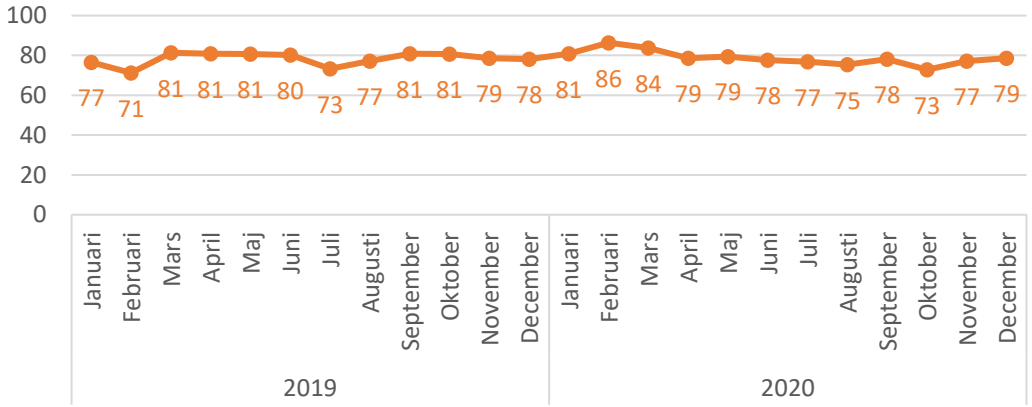
8.4.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten följdes under 2020 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. Mätningen omfattar

nöjdheten med resan, nöjdhet med SL, rekommendationsbenägenhet (NPS) och nöjdhet med en del kvalitetsfaktorer som påverkar den totala nöjdheten såsom trygghet, pålitlighet och information vid störningar. Efter pandemins utbrott har undersökningen utökas med frågor som bevakar oro för smitta, förändringar i resvanor, lösningar som ersätter kollektivtrafik och framtida avsikter. Datainsamlingen sker löpande under hela året. Den sker via en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer. Resultaten redovisas månatligen och per år.

Undersökningens resultat visar en stor och fortsatt växande oro för smitta i kollektivtrafiken. Oro för smitta är allmänt stort i alla situationer inomhus men störst i kollektivtrafiken, lägre vid stationer och hållplatser. Många ställer in sina resor och löser sina ärenden på distans. En majoritet avstår helt eller delvis att genomföra kollektivtrafikresor på grund av pandemin. Andel som ställer in resorna har ökat kontinuerligt under hösten 2020. Andelen som helt avstår ökade i november och december 2020 när striktare restriktioner infördes. Av de som väljer att resa är bilen den mest använda färdmedlet för att ersätta kollektivtrafik men det är också många som cyklar och/eller går i större utsträckning.

Nöjdhetsindikatorerna har allmänt visat en något negativ utveckling sedan pandemins start men en återhämtning i november och december 2020. Figur 9 visar utvecklingen av nöjdhet med resan under perioden 2019-2020. Den svaga nedåtgående trenden sedan mars 2020 bröts i november. De sista två månaderna under 2020 har nöjdheten återhämtat sig och är i nivå med samma period 2019.



Figur 9. Befolkningsandelen nöjda med sin senaste resa med SL 2019-2020

8.4.4 Ökat resande med pendelbåtstrafik

Pendelbåtstrafiken syftar till att skapa nya resvägar som kan korta av restid, avlastar gatu- och vägnät och ibland andra kollektivtrafikslag. Vid den senaste genomförda kundundersökningen för pendelbåtstrafiken visar på 97 procent nöjda resenärer. Det resenärerna inte var lika nöjda med var turtäthet och trängsel. Ett stadigt ökande antal resenärer ger möjlighet att öka turtäthet och sträckning på två av linjerna. Ökningen gäller även för kombinationsresor med cykel. Exempelvis ökade antalet resenärer som tar med cykel på linje 80, sträckningen Lidingö-Nacka-Nybrokajen, från 20 000 år 2017 till 25 000 år 2018. De flesta kombinerade resor sker i rusningstrafik vilket gör att de även bidrar till att avlasta den övriga kollektivtrafiken. Undersökningar av resmönster visar också att linje 89, sträckningen mellan Tappström och Stockholm avlastar såväl hårt belastade bytespunkter som biltrafik genom ca 70 procent överströmning från kollektivtrafiken och dryga 20 procent överströmning från bilismen.

8.5 Klimatpåverkan

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.

Trafikförvaltningen driver ett kontinuerligt arbete med fokus att minska växthusgasutsläpp från trafikförvaltningens verksamheter. Beräkningar av miljömålet om minskad klimatpåverkan baseras på siffror och resultat av arbete som utförs inom ramen för energianvändning och energieffektivisering, vars resultat och aktiviteter beskrivs närmare i avsnitt 8.6 och 8.7.

Även energi och material som används i bygg- och anläggningsprojekt står för betydande, indirekta utsläpp av växthusgaser. Detta beskrivs mer i avsnitt 8.8.

Under år 2020 har en utredningsstudie genomförts inom trafikförvaltningen, i nära samverkan med bland annat regionledningskontoret och Locum, som fokuserar på minskad faktisk klimatpåverkan från energianvändningen inom Region Stockholm. Studien samlar flera intressanta framgångsfaktorer för hur mängden fossila koldioxidutsläpp kan minskas med fokus på energin som används i fastigheter, spåranläggningar och fordon. Studien visar hur betydande minskad klimatpåverkan kan uppnås med lönsamhet för SL och de upphandlade trafikutövare, med förbättrad prestanda och sänkt underhållsskuld. Se mer i Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning i kap. 2.1.4.

8.6 Energianvändning i kollektivtrafiken

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).

Med hänsyn till det stora energibehovet, och det faktum att Stockholms län redan idag har kapacitetsbrister inom eleffektleveranser, är det viktigt att trafikförvaltningen aktivt och kontinuerligt arbetar för att minska och effektivisera energianvändningen, inom hela verksamheten.

8.6.1 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Sverige är världsledande i omställning till biodrivmedel och SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige.

Trafikförvaltningen har som mål att all kollektivtrafik, både på land och till sjöss, ska gå på 100 procent förnybar energi år 2030. En viktig milstolpe

uppnåddes år 2017 då det stod klart att hela SL:s bussflotta på ca 2 100 bussar drivs på förnybara drivmedel.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Att omställningen kommer i detta senare skede beror dels på att drivmedlet HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) gjort det tekniskt möjligt att ställa om först på senare år, vilket sjötrafiken är hänvisad till. Dels att skatteeffekten för sjöbränsle gör förnybara drivmedel betydligt dyrare inom sjötrafiken.

På grund av covid-19 har trafiknämnden beslutat att inte öka användningen av förnybart drivmedel till 90 procent år 2021, vilket står i drivmedelsplanen för sjötrafiken. Sjötrafiken kommer därmed inte att nå målen som tidigare var beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan. Anledningen är den väsentliga fördyringen det innebär och trafikförvaltningen har en hårt ansträngd ekonomi efter covid-19.

Övergång till förnybart drivmedel inom sjötrafiken är viktigt för att nå det totala målet om förnybart drivmedel inom trafikförvaltningen och Region Stockholm. En ökning från 20 procent till 50 procent förnybar andel i drivmedlet uppnåddes år 2020.

Elenergin för spårdriften är 100 procent ursprungsmärkt.

Läs mer om förnybara drivmedel och elbussar i Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning i kap. 3.2.

8.6.2 Förnybar energi i fastigheter

I syfte att främst bidra till det nationella målet med minskad klimatpåverkan och i viss mån minskad andel fossil el har en utredningsstudie om fastighetsnära förnybar energiproduktion upprättats och redovisats för trafiknämnden. Trafiknämnden fattade utifrån studiens rekommendationer, beslut om att upphandlingsdokumentation för solel som tjänst ska arbetas fram med start i tretton depåer. Slutlig upphandling är planerad att utföras under år 2021. Studien visade också att det finns en lönsamhet för infravärme på stationer, men att CO_2-effektiviseringen per satsad krona är högst för solkraft – i synnerhet när färdig solel från depåtaken ska köpas.

Alternativet klimatneutral fjärrvärme har valts bort mot bakgrund av ovan och utifrån att de största fjärrvärmedistributörerna har tydlig plan på att nå klimatneutralitet för sina produkter inom ett antal år.

8.7 Energieffektivisering

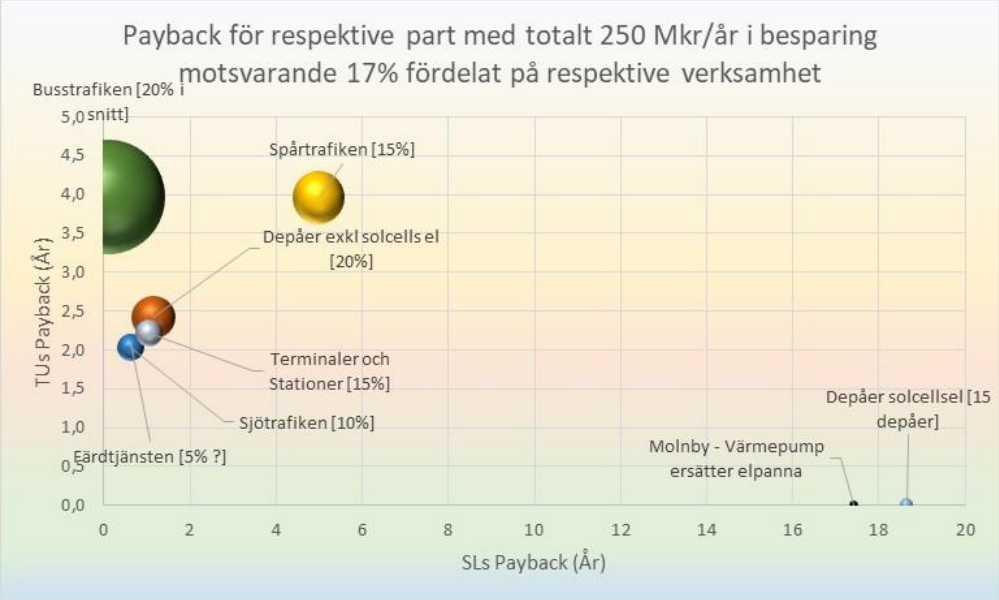
Den framtagna utredningsstudien som det kort informerades om i kapitel 8.5 sätter stort fokus till systematisk energieffektivisering för fordon, anläggning och fastighet. Studieresultatet kommer att redovisas under 2021.

I alla trafikupphandlingar och driftupphandlingar ställs numera krav på energieffektivisering relativt förutsättningarna i respektive avtalsområde. Oftast ställs också krav på att det görs systematiskt och aktivt.

Trafikavtalen har flera mekanismer som gör att både trafikutövare som kör trafiken och SL som äger depåer, infrastruktur och flera fordon har möjlighet att tjäna på att samarbeta med minskad klimatpåverkan genom energisparåtgärder.

Trafikutövarna betalar energin och ansvarar för underhåll, men det är SL som beställare som ersätter trafikutövarna för underhållet och står för investeringarna i de flesta avtalen. Detta innebär att det finns ekonomiska incitament för trafikutövarna att bekosta hela eller delar av energisparåtgärder genom driftoptimering, underhåll och investering i energiintensiva fordon, fastigheter och anläggningar. När detta görs förbättras samtidigt prestandan på SL:s tillgångar. Trafikförvaltningen försöker på flera sätt att skapa energisamverkan så att det blir lönsamt och naturligt för både SL och trafikutövare att minska energikostnader samt klimatpåverkan. Positiv utveckling av denna samverkan är avgörande för att Region Stockholm ska nå de tufft ställda klimatmålen.

Nedanstående diagram visar hur kostnader och besparing kan komma att falla ut vid en total besparing på 17 procent (med år 2019 som bas) utifrån vem som betalar en mix av lönsam drift, underhåll och investering.



Figur 10. Ringarnas storlek visar delar av de 250 Mkr som kan förväntas sparas. Vid högre procentuell besparing krävs mer underhåll och investering jämfört med driftoptimering. Det ökar genomsnittliga payback tiden alltså kostnaden jämfört med besparingen. Trafikutövare äger och köper nya bussar i nya trafikavtal därav tillfaller kostnader och besparingar endast trafikutövaren. Exemplet med solceller visar alternativet om SL skulle köpa och äga solcellerna – att payback tiden är över 18 år beror på att SL:s elnätkostnader är låga.

8.8 Klimatpåverkan och resursanvändning i bygg- och anläggningsprojekt

Bygg- och fastighetssektorn svarar enligt Boverket för ca 19 procent (2017) av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och för cirka 31 procent (2016) av allt avfall och 16 procent (2016) 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.

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 måste tydligare kopplas samman så att eventuellt ökade investeringskostnader kan motiveras genom minskade driftskostnader. Det krävs även en fortsatt utveckling av såväl upphandling, kravställning som utformning av avtal gällande exempelvis garantiåtaganden.

Sorteringsgraden från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt har nu nått 99,5 procent 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 projekt så att avfall minimeras.

Under år 2020 har arbetet med ökat fokus på inbyggd klimatpåverkan från bygg- och anläggningsverksamheten intensifierat. Tolv bygg- och anläggningsprojekt har satt tydliga klimatmål och i 25 stycken har genomförts en rad åtgärder för att minimera den inbyggda klimatpåverkan.

Arbete med att förtydliga klimatpåverkan som en del av åtgärdsval och styrning i investeringsprocessen pågår genom införandet av Riktlinje investeringar, anpassning av kalkylmodeller och tydligare analyser i olika faser.

Se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap 4.3 för mer information.

8.9 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.

Det finns därmed ett behov av att kartlägga risker orsakade av klimatförändringarna så att i nästa steg åtgärder kan vidtas för att säkerställa att byggnader, anläggningar och system förblir robusta och resilienta och resenärsmiljöerna fungerande och bekväma för olika grupper.

Även vid nybyggnation behövs ett ökat fokus på att motverka risker orsakade av den pågående klimatförändringen.

Trafikförvaltningen har under år 2020 vidareutvecklat den årliga Klimat-, risk- och sårbarhetsanalysen för att tydligare omhänderta klimatrisker relaterat till ett förändrat klimat. Analysen och dess åtgärdsplan kommer successivt medverka till att dessa frågor blir tydligt adresserade i såväl förvaltning som vid nybyggnation.

8.10 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

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, 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.

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, genom snabb återkoppling, ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

Följande aktiviteter inom bullerområdet under år 2020 är särskilt intressanta att lyfta fram:

- Fordonsinmätningar för spårfordon C10/11 på Saltsjöbanan och X10p på Roslagsbanan för att säkerställa att rätt information används som underlag för beräkningarna. Resultatet visade att dessa fordon inte blivit bullrigare än för fem år sedan.
- En trafikprognos för alla SL:s spår har tagits fram och sammanställts tillsammans med annan data som behövs för bullerberäkning i syfte att göra det enklare att bygga för en god akustik boendemiljö.
- En upphandling har genomförts för att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna för att åtgärda skrikljud.
- Åtgärdsprojekt för bullerskyddsåtgärder utmed tvärbanan har startats och entreprenör har kontrakterats.
- Förstudie för åtgärder på tunnelbanans gröna linje har initierats.
- Behovsanalys för bullerskyddsåtgärder på tunnelbanans röda och blå linje har tagits fram.
- De nya C30 fordonen för tunnelbanan ger väsentligt mindre buller än de äldre vagnarna (C6 och C16) som successivt kommer att fasas ut.
- Behovsanalys har tagits fram för att minska risken för högfrekvent hjulskrik för tunnelbanan och Saltsjöbanan.

För mer detaljer om trafikförvaltningens aktiva och kontinuerliga arbete med att minska bullerstörningar, se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning, kap. 3.6.

8.11 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 logga 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 om utfallet 2020.

8.12 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[8].

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[9] definiera vilka särskilt utpekade kemikalier som är relevanta att fasa ut.

Miljöprogram 2017-2021 har genom miljömål 10 lagt ett särskilt fokus på att mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken ska minska.

Målet har under programperioden visat sig vara en särskild utmaning för trafikförvaltningen och de upphandlade trafikutövarna. Både vad gäller möjligheterna att hitta alternativa kemiska produkter för att ersätta produkter som innehåller farliga ämnen, samt möjligheten att följa upp och kvalitetssäkra målutvärderingen.

För fler detaljer om kemikalieuppföljningen, resultat och analys av miljömål 10, se Bilaga 1. Fördjupad miljöredovisning 2020, kap. 3.5.

---

[8] Kemikalieinspektionen, 2020. https://www.kemi.se/om-kemikalieinspektionen/vart-uppdrag/agenda-2030

[9] Senaste nu gällande Utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier i kemiska produkter antogs av landstingsstyrelsen 2017-06-20 (LS 2015-1281)

9 Så motverkar trafikförvaltningen korruption

Relevanta principerna 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, lyder 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 man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra 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 visselblåsarfunktion. Funktionen 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.

Under sommaren år 2020 har ett fall av oegentligheter uppdagats vilken är under utredning.

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. I de fall det finns misstanke om oegentligheter 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 och 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 och HR.

9.4 Genomförda aktiviteter 2020

9.4.1 Information till verksamheten

Under 2020 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.

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. Ett av de planerade utbildningstillfällena under våren 2020 ställdes in på grund av covid-19. Under hösten 2020 genomfördes utbildningen digitalt.

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 brukar varje år skicka sommarbrev- och julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen 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. På grund av covid-19 bedömde dock trafikförvaltningen att det inte var lämpligt att skicka sommarbrevet, varför endast julbrevet skickades under 2020.

9.4.4 Remiss av Regionens uppdaterade styrdokument

Trafikförvaltningen har under 2020 deltagit i remissförfarandet kring Regionens uppdaterade ”Riktlinjer för antikorruption och representation” och lämnat synpunkter inför regionfullmäktiges beslutsärende i november 2020.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 1 Fördjupad miljöredovisning 2020

Bilaga till trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2020 för trafiknämnden

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning 62
1 Inledning 65
2 Klimatpåverkan 66
2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar ... 66
2.1.1 Växthusgasutsläpp från fordon 66
2.1.2 Växthusgasutsläpp från fastigheter 69
2.1.3 Sammanställning av växthusgasutsläpp inom miljömål 1 72
2.1.4 Utvecklingsarbete för att minska klimatpåverkan inom trafikförvaltningens verksamhet 73
2.2 Klimatanpassning och klimatrisker 74
3 Miljömål för kollektivtrafiken 75
3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken 75
3.2 Förnybara drivmedel 76
3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken 83
3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider 87
3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier 89
3.6 Minskat buller 92
3.6.1 Begränsning av buller 92
3.6.2 Samverkan inom bullerområdet 93
3.6.3 Bullerskyddsåtgärder i tunnelbanan, tvärbanan och Saltsjöbanan 93
3.6.4 Övervakningssystem för tunnelbanan 94
3.7 Begränsad svallpåverkan 94
4 Fastigheter och anläggningar 95
4.1 Förnybar energi i fastigheter 95
4.2 Energieffektivisering i fastigheter 98
4.3 Bygg- och anläggningsprojekt 101
4.4 Miljöanpassade byggvaror 104

5 Övrigt 106
5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor 106
5.2 Ekologiska livsmedel 106
5.3 Miljöledning och internt miljöarbete 106
5.4 Miljökommunikation 107
Underbilaga 1. Tabeller 109
Underbilaga 2. Underliggande data och faktorer 120
Underbilaga 3. Styrande dokument 122

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Från och med 2020 års rapportering ingår denna fördjupade miljöredovisning som en bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning. Här återfinns mer detaljerade texter om miljöresultatet 2020 tillsammans med miljörapportering i siffror.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga negativ miljöpåverkan och effektivisera miljöarbetet. Miljöarbetet styrs på övergripande nivå via Region Stockholms miljöprogram 2017-2021 samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, med målår 2020 respektive 2030. Därutöver har trafikförvaltningen strategier, riktlinjer och andra styrande dokument.

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 under 2020 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

Marknadsandelen av de motoriserade resorna (miljömål 7) utvärderades genom en resvaneundersökning år 2019. Undersökningen analyserades och resultatet blev tillgängligt under år 2020. Resultatet visar att trafikförvaltningen inte når måltalet för marknadsandel 2020. Därtill kommer covid-19 pandemin att påverka hela målet om marknadsandel. Det är mycket som talar för att det förändrade resandemönstret kommer att ha stor påverkan även på lång sikt. Trafikförvaltningen genomför sedan i våras löpande scenario- och

konsekvensanalyser om förändrat resande på kort och medellång sikt (till 2023).

Trafikförvaltningen har sedan år 2019 lagt stort fokus på förbättrad målstyrning och indikatoruppföljning internt. Som ett led i detta arbete har förvaltningen tagit fram interna indikatorer i Stödet i Region Stockholms interna verksamhetsuppföljningssystem för samtliga miljömål där det finns indikatorer och där trafikförvaltningen redan rapporterar årligt utfall enligt denna miljöredovisning. Syftet har framförallt varit att förtydliga Regionfullmäktigebeslutade miljömål i Miljöprogram 2017-2021 och Trafikförsörjningsprogrammet, och den långsiktiga ambitionen är att arbeta mer enhetligt med samtliga miljömål.

Detta är anledningen till varför trafikförvaltningen från och med år 2020 rapporterar med ett eget utfall på Miljömål 1, dvs. klimatmålet om att Region Stockholms utsläpp av växthusgaser ska minska >50 procent i jämförelse med år 2011. Kollektivtrafikens transporter och fastigheter utgör cirka tre fjärdedelar av Region Stockholms totala klimatpåverkan inom miljömål 1, varför styrning och uppföljning inom området är mycket viktig. Dessutom har trafikförvaltningen många externa intressenter som efterfrågar trafikförvaltningens emissionsdata på klimatsidan.

Det beräknade resultatet för utfall 2020 för miljömål 1 ser bra ut och väl i linje med det övergripande måltalet för år 2021. Resultatet är dock behäftat med många osäkerheter, vilket beskrivs mer i detalj i kap. 2.1.

Resultatet för år 2020 visar även god måluppfyllnad avseende andel förnybart för transporter för år 2020, även om beslutet att inte öka den förnybara andelen i sjötrafiken år 2021 kommer att medföra att trafikförvaltningen troligtvis inte kan nå målet om 95 procent förnybara drivmedel år 2021.

Resultatet för år 2020 visar även att andelen förnybar energi i fastigheter har ökat och måltalet för år 2020 på 95 procent uppnås. Därtill har energieffektiviseringen i fastigheter förbättrats jämfört med år 2019.

Även måltalet 2020 för miljömålet om minskade utsläpp av kväveoxider från kollektivtrafiken på väg och vatten uppnås, och detta trots att denna indikator i stor utsträckning påverkats av covid-19 pandemin.

Att begränsa klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt har fått ökat fokus under år 2019 och 2020 och fortsätter framåt. Det är ett stort och komplext utvecklingsarbete som både ställer höga krav på kompetensutveckling, ökad samverkan genom hela byggprocessen och innovation.

Däremot har en analys under året av miljömål 10 om minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier i kollektivtrafikens drift och underhåll, medfört att trafikförvaltningen dragit slutsatsen att det inte går att följa upp måluppfyllelse för målet.

Utöver miljömål 10 är det ett fåtal indikatorer som inte går att utvärdera då indata/resultat saknas för år 2020. Det rör indikator 15.1 i Miljöprogram 2017-2021 gällande andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, samt indikatorn i Trafikförsörjningsprogrammet gällande minskat buller från tunnelbana och lokalbanor.

Trafikförvaltningen gör ändå 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.

Det finns stora risker med att ett antal miljömål inte kommer att uppnås på grund av covid-19 pandemin. Det finns även risker med att följande miljömål inte kommer att uppnås år 2021: miljömål 2 om klimatanpassning, miljömål 14 om förebyggande av avfall och miljömål 15 om andelen miljöbedömda byggvaror.

För sammanställning av Region Stockholms övergripande arbete med målen i Miljöprogram 2017-2021 för år 2020, hänvisas till Region Stockholms miljöredovisning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Från och med år 2020 ingår denna fördjupade miljöredovisning som en bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning. Syftet är att ge 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 deras engagemang, aktiva miljöarbete och för att de bidrar med 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. 4.3.

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 6. Utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO_2-e) från fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2019**	**2020**
Busstrafiken			
Utsläpp [ton CO_2-e]	168 190	63 210	61 640
Personkilometer	1 792 000 000	1 850 000 000	1 320 000 000
Utsläpp [g/pkm]	94	34	47
Förändring	-	- 64 %	- 50 %
Spårtrafik			
Utsläpp [ton CO_2-e]	4 561	5 123	5 121
Personkilometer	3 279 000 000	4 450 000 000	3 000 000 000
Utsläpp [g/pkm]	1,391	1,151	1,707
Förändring	-	- 17 %	+23 %
Sjötrafikens passagerartrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	26 050	22 400	15 890
Personkilometer	42 439 452	53 050 265	40 376 428
Utsläpp [g/pkm]	614	422	393
Förändring	-	-31 %	-36 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	87	3
Färdtjänsten			
Utsläpp [ton CO2-e]	13 400	9 560	7 560
Personkilometer	84 716 192	91 440 470	66 588 243
Utsläpp [g/pkm]	158	105	113
Förändring	-	-34 %	-28 %
Spårarbetsfordon			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	*270*[10]	351
Totala utsläpp från	**212 200**	**100 640**	**90 550**
Förändring jfr basår	-	-53 %	-57 %

Resandemönstret för länets invånare har väsentligen förändrats som en konsekvens av covid-19 pandemin 2020, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år. Det gäller både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Detta får en tydlig effekt på nyckeltalen för CO_2-utsläpp i gram/pkm.

[10] Ofullständigt underlag. Rapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas år 2019. Siffran justerad för miljöredovisning 2020, då ett beräkningsfel upptäcktes.

De beräknade totala utsläppen från sjötrafiken har minskat med 29 procent jämfört med år 2019, då användningen av andel förnybart drivmedel (HVO) väsentligt har ökat under år 2020.

På grund av lite isbildning ute i skärgården har helikoptertransporterna väsentligen minskat jämfört med år 2019.

I Tabell 7 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 7. Utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO_2-e) från godstrafiken och förändring relaterat till tonkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2019**	**2020**
Sjötrafikens godstrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	315	378	376
Tonkilometer	119 955	176 020	207 693
Utsläpp [g/tkm]	2 625	2 149	1 810
Förändring	-	-18 %	-31 %

Godstrafiken har ökat väsentligt under 2020 jämfört med tidigare, både vad gäller tonkilometer och energianvändningen. Detta är en konsekvens av covid-19, då fler jobbar hemifrån även ute i skärgården.

2.1.2 Växthusgasutsläpp från fastigheter

Utsläpp relaterat till energianvändning
Utsläpp avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet. I Tabell 8 visas utsläpp av växthusgaser relaterat till energianvändning i fastigheter år 2020 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 nytt basår att fastställas och ett mer jämförbart urval av fastigheter att användas.

Tabell 8. Utsläpp av koldioxidekvivalenter(CO2-e) från energianvändning i fastigheter relaterat till kvadratmetrar jämfört med basåret 2011.

	Basår: 2011	**2020**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²]	1 052 161	1 103 154
Utsläpp från elanvändning [ton CO_2-e]	1 447	4 188
Utsläpp från värmeanvändning (fjärrvärme, pellets, olja, gas) [ton CO_2-e]	12 652	4 446
Utsläpp från användning av kyla [ton CO_2-e]	133	0
Totala utsläpp från fastigheter [ton CO2-e]	**14 232**	**8 634**
Totala utsläpp [ton CO_2-e] per kvadratmeter	**13,5**	**7,8**
Förändring jfr basår	-	-42 %
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: Regionledningskontkrets 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.		

Analys av förändrade växthusgasutsläpp år 2011 mot 2020
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 har en trafikutövare inte deklarerat ursprungsmärkt förnybar elkraft, och därmed beräknas utsläppen mycket högre.

Beräknade utsläpp relaterat till värme har till synes 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. Därtill har värmeanvändningen minskat med 30 procent.

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 9 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 9. Inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Köldmedier [ton CO_2-e]	**2019**		**2020**	
	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage
Bussfordon	8 990	1 508	26 502	3 821
Tunnelbanefordon	679	9	683	10
Pendeltågsfordon	12 700	26,3	12 699	14
Lokalbanefordon	405	0	1 470	51
Fartyg	983	0	360	0
Fastigheter	3 768	21,1	1 439	22
Ställverk (SF6)	i.u.	8,2	i.u.	0
Summa installerad mängd	**27 526**		**41 716**	
Läckage		**1 572**		**3 918**

Under år 2020 har inrapporteringen av köldmedier från bussfordon och spårfordon väsentligen förbättrats. Detta beror till stor del på ökad kommunikation och dialog om frågan. Ingen trafikutövare har uppgett att några större händelser, eller olyckor har inträffat som orsakat utsläpp från AC:s. Den till synes stora utsläppsökningen jämfört med år 2019 och tidigare år (se Tabell 16 i Underbilaga 1) ska därmed inte ses som en avvikelse, utan snarare en indikation på att det tidigare år varit ett större mörkertal där dessa CO_2-e utsläpp inte har rapporteras in och sammanställts.

Det är därtill rimligt att anta att rapporterade utsläpp år 2020 egentligen även varit i samma storleksordning tidigare år.

2.1.3 Sammanställning av växthusgasutsläpp inom miljömål 1

I Tabell 10 ses en total sammanställning utifrån Miljömål 1 och indikatorn klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter för trafikförvaltningens verksamhet.

Tabell 10. Sammanställning av beräknade växthusgasutsläpp för trafikförvaltningens verksamhet inom miljömål 1 enligt Miljöprogram 2017-2021.

Växthusgasutsläpp relaterat till	**Basår: 2011**	**2020**
Energianvändning Fordon [ton CO_2-e]	**212 200**	**90 550**
Energianvändning Fastigheter [ton CO_2-e]	**14 232**	**8 634**
Köldmedia Fastigheter [ton CO_2-e]	i.u.	**22**
Totalt [ton CO_2-e]	**226 452**	**99 200**
Förändring jfr basår	**-**	**-56 %**

Enligt nuvarande metodik att beräkna växthusgasutsläpp inom ramen för miljömål 1 i Miljöprogram 2017-2021, når trafikförvaltningen för sin verksamhet >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 kommande Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm, som kommer att ersätta Miljöprogram 2017-2021, har regionen påbörjat ett utvecklingsarbete inom miljöområdet för minskad klimatpåverkan. Dels i syfte att få ökad tydlighet och transparens med förbättrade beräkningar, dels i syfte att förbättra möjligheterna att minska klimatpåverkan. Inom ramen för detta arbete kommer även förutsättningarna för nuvarande miljömål 1 att ses över, inklusive förslag på nytt basår. Se mer nedan i kap. 2.1.4.

2.1.4 Utvecklingsarbete för att minska klimatpåverkan inom trafikförvaltningens verksamhet

Under år 2020 har en utredningsstudie genomförts inom trafikförvaltningen, i nära samverkan med bland annat Regionledningskontoret och Locum, som fokuserar på minskad faktisk klimatpåverkan från energianvändningen inom Region Stockholm. Detta som följd av en tidigare utredningsstudie om solkraft och energieffektivisering som redovisades för trafiknämnden i juni år 2019. Studien består av ett informationsärende som inväntar redovisning för trafiknämnden under Q2 2021, och samlar främst nedanstående intressanta framgångsfaktorer för att minska klimatpåverkan med fokus på fordon, fastigheter och anläggningar:

1. Miljömål och input till kommande Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm
    - Ökat fokus på faktisk CO_2-reduktion i ett system- och livscykelperspektiv och minskat fokus på förnybar energiandel.
2. Finansiering av energieffektiviseringsåtgärder
    - Beskriver hur befintliga ekonomiska incitament behöver nyttjas och vilken roll en koldioxidbudget kan ha för att SL ska lyckas i strävan mot ekonomisk och ekologisk hållbarhet.
3. Samhällsekonomisk kostnad för att minska utsläpp av växthusgaser
    - Förslag till hur klimatpåverkan som idag redovisas i ton CO_2 kan översättas till begripliga mått såsom tex den samhällsekonomiska skada/kostnad som enligt forskningen följer av utsläppet[11] som utan klimatåtgärden fortskrider. Även i vad mån vissa investeringsutrymmen för energisparåtgärder som minskar utsläppen kan motiveras för att minska den samhällsekonomiska skada som SLs verksamhet bidrar till utifrån målet om 2graders temperaturhöjning.
4. Arbetssätt och bemanning hos trafikförvaltningen
    - Hur fördelas ansvar för energieffektivisering idag och hur får SL bäst engagemang med kraven på minskad administration, ekonomi i balans och mer aktiv avtals- och tillgångsförvaltning.
5. Datadriven energi- och funktionsuppföljning av fordon, fastigheter och anläggningar

[11] Miljövårdsmyndigheternas gemensamma prisdatabas specificerar prislistor inför investeringar (konsekvenskostnad per utsläppsenhet) för flera olika miljönyttor än CO_2, såsom partiklar, buller och utsläpp till vatten.

- Energiledningsarbetets naturliga stöd till avtalsuppföljning och koll på anläggning. Förslag till förvaltningsstöd som löpande hämtar upp sensordata från system i fordon, fastigheter och anläggningar. IT verktygen systematiserar och presenterar effektivt stöd till trafikaffärer och entreprenader.

6. Bra Miljöval – Kriterierna för att få certifiera kollektivtrafiken enligt Svenska Naturskyddsföreningens Bra Miljöval innebär att kraven på energiledningsarbete för att minska klimatpåverkan ökar.
   Läs mer om Bra Miljöval i kap. 5.4.
7. Genomförande av upphandling av solceller som tjänst
   - Hur SL:s upphandling av solkraft som tjänst som bereds under 2020 och planeras att handlas upp under 2021 bidrar till ökad hållbarhetsnytta och förbättrad ekonomisk hållbarhet.

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

Arbetet med klimat-, risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas för hela regionen såväl som för trafikförvaltningen. Åtgärder tydliggörs i handlingsplaner och aktiviteter genomförs. Aktiviteter för åtgärder inom klimatområdet släpar efter men i 2020 års klimat-, risk- och sårbarhetsanalys (gällande för 2021) läggs ett avsevärt större fokus inom detta område för att tydligare omhänderta klimatrisker relaterat till ett förändrat klimat, samt därtill tillhörande åtgärdsplan.

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.

Under år 2019 gjorde myndigheten Trafikanalys (Trafa) en resvaneundersökning där Region Stockholm deltog, där resultatet presenterades under år 2020. Marknadsandelen av de motoriserade resorna, det vill säga resor med kollektivtrafik och bil som har målpunkt i regionen och som genomförs under vardagar (måndag – fredag), utgjordes i resvaneundersökningen år 2019 av 52,5 procent bilresor och 47,5 procent av kollektivtrafikresor. Resvaneundersökningen visade även att antalet resor till fots ökat, troligen till följd av hur frågorna var formulerade i enkäten, samt att antalet resor med cykel var oförändrat jämfört med år 2015.

Trafikförvaltningen når därmed inte måltalet för marknadsandel för år 2020, som under flera års tid har avsetts utvärderas genom resvaneundersökningen år

2019. Det kollektiva resandet har fortfarande en mycket hög marknadsadel sett i internationell jämförelse. Minskningen från år 2015 visar dock att konkurrenskraften för kollektivtrafikresor jämfört med bilresor inte har utvecklats i nivå med uppsatta mål.

I och med covid-19 pandemin år 2020 har dock resandemönstret för länets invånare väsentligen förändrats, och det är mycket som talar för att detta kommer ha stor påverkan på resandet även på lång sikt. Trafikförvaltningen genomför sedan i våras löpande scenario- och konsekvensanalyser om förändrat resande på kort och medellång sikt (till 2023).

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.			

I juni år 2020 fick trafikförvaltningen motta Region Stockholms stora miljöpris[12] för sitt idoga arbete att ställa om hela bussflottan på ca 2 100 bussar till förnybara drivmedel. Omställningen startade för ca 30 år sedan och har genom åren systematiskt klättrat mot 100 procent. Målet sattes till år 2021, men nåddes redan år 2018.

[12] Delas ut årligen i juni på Regionfullmäktige och ska stimulera och uppmärksamma goda exempel från miljöarbetet i verksamheter finansierade av Region Stockholm.

SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige[13]. I dagsläget är det biodiesel som står för den överlägset största andelen av biodrivmedlen, vilket successivt har ökat år för år. Inom SL:s busstrafik utgör biodiesel år 2020 ca 75 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 väntas öka mer än drivmedelsbolagen har kapacitet att producera, det finns därför en risk att priset kommer öka, i denna prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Under år 2020 har tillgången dock inte minskat. 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 antalet biogasbussar minska med tiden. Om biodieseln enligt ovan blir dyrare framöver kan dock biogasen stå sig bra bland gas-/vätskeformiga drivmedel och istället växa på biodieselns bekostnad. När trafikförvaltningens leveransavtal för biogas går ut år 2026 kan trafikutövarna välja fritt om de vill fortsätta med biogas och då kan prislappen ha en betydelse i val av drivmedel.

Sammanfattning

I Tabell 11 ses en sammanställning av andelen förnybar energi per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till miljömål 8. Trenden för år 2020 är en 2-procentig ökning av andelen förnybar energi jämfört med år 2019. Analysen av orsaker bedöms framförallt vara att:

- Busstrafiken har använt en högre andel HVO, biogas och grön el under år 2020 medan RME och etanol har minskat i motsvarande grad. RME och

[13] SKR öppna jämförelser

etanol innehåller ca 5 procent fossil energi vilket de andra drivmedlen inte gör.
- Vid driftsstörningar kan en mindre mängd fossil diesel behöva användas som reserv i busstrafiken. Denna andel var ytterst låg under år 2020.
- Sjötrafiken ökade andelen förnybart drivmedel (HVO) från 18 till 50 procent under år 2020.
- Färdtjänsttrafikens minskning av andel förnybart drivmedel beror i huvudsak på att färre gasbilar användes under år 2020. Gasbilarna använder en högre andel förnybart drivmedel än övriga fordon.

I nuläget är det i huvudsak nationella och internationella styrmedel samt prisutvecklingen inom drivmedelsbranschen som är avgörande för att nå målet om andel förnybar energi inom sjötrafiken och färdtjänsten.

Tabell 11. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, samt inom spårunderhåll som ingår i beräkning av måluppfyllelsen för mål 8.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2019**	**2020**
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	96 %	97 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %	41 %	37 %
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	18 %	50 %
Sjötrafiken: helikoptertransporter	i.u.	0 %	0 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll	-	0,4 %[14]	6,7 %
Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	**61 %**	**91 %**	**93 %**

Nedan följer korta beskrivningar av åtgärder som genomförts inom området förnybar energi inom de olika trafikslagen under året.

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. Vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil råvara (RME och etanol). Av dessa anledningar redovisas inte 100 procent förnybar energi för busstrafiken.

[14] Ej fullständigt underlag. Miljörapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas för år 2019.

Under 2020 tillkom 4 st helelektriska bussar i det befintliga trafikavtalet för trafiken i Barkarby Sammantaget rullar därmed 14 st helelektriska bussar inom SL-trafiken vid utgången av 2020.

Sjötrafiken
Målet för år 2020 var att sjötrafiken skulle uppnå 50 procent andel förnybart drivmedel vilket man också gjorde.
På grund av covid-19 har trafiknämnden beslutat att inte öka användningen av förnybart drivmedel till 90 procent år 2021, vilket står i drivmedelsplanen för sjötrafiken. Sjötrafiken kommer därmed inte att nå målet som tidigare var beslutat i Waxholmsbolagets drivmedelsplan. Anledningen är att en övergång till högre andel förnybart drivmedel innebär en väsentlig fördyring och trafikförvaltningen har en hårt ansträngd ekonomi efter covid-19.

Genom samverkan med Stockholms stad och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till mer än 15 minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen och då motorbyte är inkluderat sker alltid byte till motorer som uppfyller de strängaste emissionskraven.

Färdtjänsten
Inom Färdtjänstverksamheten har covid-19 pandemin medfört ca 650 färre fordon i trafik under år 2020. Det är främst andelen gasfordon som har minskat, vilket resulterat i att andelen förnybara drivmedel inom färdtjänsten minskat från 41 procent till 37 procent.
Regionens uppdrag att köra ut PCR-tester för covid-19 med taxi till privatpersoner har förmedlats via Färdtjänsten, vilket har medfört flera tusen uppdrag varje dag. Detta har till viss del kompenserat för färre körda km i den ordinarie färdtjänstverksamheten. Totalt sett har dock antalet körda kilometer minskat för den särskilda kollektivtrafiken. Antalet sjukresor har istället ökat 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.

Spårtrafiken
Elenergin för spårdriften är 100 procent förnybar sedan många år tillbaka. När det gäller elförsörjning till stationer och 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.

Spår- och arbetsfordon för spårunderhåll
SL äger ca 80 spårbundna arbetsfordon. Utöver dessa har entreprenörerna cirka 120 egna fordon, totalt ca 200 spårbundna arbetsfordon.

Sammanställningar per trafikslag
Nedan ses tabeller med sammanställningar av drivmedelsförbrukning och elförbrukning, samt andel förnybart per trafikslag. I Tabell 15 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 12. Drivmedelsförbrukning för busstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Personkilometer	1 792 000 000	1 850 000 000	1 320 000 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l] (5 % RME)	35 899 257	23 080	7 693
RME [l] (100 %)	3 338 647	45 893 409	43 969 357
HVO [l]	0	7 541 770	7 977 853
Etanol [l]	35 511 540	5 955 556	4 923 342
Biogas [Nm^3]	6 335 942	12 052 735	13 011 672
Elektricitet [MWh]	0	345	527
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	44 %	96 %	97 %

Tabell 13. Drivmedelsförbrukning för färdtjänsten uppdelat på fossilt och förnybart drivmedel.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Personkilometer	84 716 192	91 440 470	66 588 243
Drivmedelsförbrukning			
Fossilt drivmedel [l alt. Nm^3]	3 515 468	2 739 392	2 180 101
Förnybart drivmedel [l alt. Nm^3]	1 184 138	1 871 581	1 281 698
Andel förnybart drivmedel [volym-%]	25 %	41 %	37 %
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	24 %	41 %	37 %

Tabell 14. Drivmedelsförbrukning för skärgårds- och pendelbåtstrafiken uppdelat på typ av drivmedel. Omfattar både egna och externa fartyg.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Personkilometer	42 439 452	53 050 265	40 376 428
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l]	7 465 010	6 427 961	4 095 662
RME [l] (100 %)	297 890	0	0
HVO [l]	0	1 497 421	4 231 871
Elektricitet [MWh]	0	160	118
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	4 %	18 %	50 %

Tabell 15. Drivmedelsförbrukning för godstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Tonkilometer	119 955	176 020	207 693
Drivmedelsförbrukning			
Diesel [l]	90 040	108 179	103 982
RME [l] (100 %)	3 960	0	0
HVO [l]	0	29 920	46 712
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	21 %	30 %

Tabell 16. Drivmedelsförbrukning för helikoptertransporter inom skärgårdstrafiken av fastboende vid isläge.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Jetbränsle [l]	-	32 383	950
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	-	0 %	0 %

Tabell 17. Andel förnybar energi och energislag inom spårtrafiken.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Personkilometer	3 279 000 000	4 450 000 000	3 000 000 000
Pendeltåg	100 %	100 %	100 %
Tunnelbana	100 %	100 %	100 %
Lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Andel förnybart totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 18. Drivmedelsförbrukning för spår- och arbetsfordon för spårunderhåll uppdelat på bränsleslag.

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Diesel Mk1 (100 % fossil) [l]	i.u.	i.u.	150
Diesel MK1 från publika mackar [l]	i.u.	i.u.	31 682
HVO [l]	i.u.	300	832
Syntetisk diesel [l] (100 % fossil)	i.u.	83 190	81 288
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	i.u.	0,4 %[15]	6,7 %

[15] Ofullständigt underlag. Rapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas år 2019.

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 2020, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år. Detta får en tydlig effekt på nyckeltalen för energianvändning i kWh/pkm.

Sammanfattning

I Tabell 19 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, och det finns en även stor risk i att trafikförvaltningen inte når måltalet om att energianvändningen för kollektivtrafiken per personkilometer ska ha minskat med 10 procent år 2021.

Tabell 19. 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	**2019**	**2020**
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	653 618	643 464
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,353	0,487
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	45 670	44 810	33 560
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,490	0,504
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	78 400	80 910
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,478	2,004
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	445 500	445 300
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,100	0,148
Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]	0,226	0,190	0,272
Förändrad energianvändning i kollektivtrafiken (%)	**-**	**-16 %**	**+20 %**

I Tabell 20 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.

Tabell 20. 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	**2019**	**2020**
Sjötrafiken godstrafik			
Total energianvändning [MWh]	935	1 360	1 480
Total energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,797	7,733	7,116
Sjötrafiken helikoptertransporter[16]			
Total energianvändning [MWh]	-	311	9

Nedan följer korta beskrivningar av energieffektiviseringsåtgärder som genomförts i de olika trafikslagen inom kollektivtrafiken under året.

Energieffektivisering i busstrafiken

I kommande busstrafikavtal som för närvarande är under upphandling ställs ökade krav på energieffektivisering och krav på systematisk energiledning som utarbetats under år 2019/20. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, effektiv teknik (elbussar) och antal passagerare i bussarna.

Elbussutredning

Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Trafikförvaltningen har sedan år 2017 bedrivit ett omfattande utredningsarbete avseende eldrift av bussar. Syftet har varit att utreda om elbussar är ett bra alternativ för att minska energianvändning, buller och lokala utsläpp inom kollektivtrafiken i Stockholms län. Utredningen har utgått från de elektriska lösningar som finns kommersiellt tillgängliga och omfattar bland annat olika tekniker för laddning såsom depåladdade, ändhållplatsladdade eller trådladdade bussar. I utredningen presenteras tre scenarier för olika grad av elektrifiering samt vilken teknik och infrastruktur som krävs.

Målet har varit att utredningen ska belysa de viktiga vägvalen och koppla dem till risker och möjligheter som elbusstrafik kan ge. Dessutom beskrivs den ekonomiska aspekten och vilken elektrisk kapacitet som krävs för de olika teknikerna. Resultatet av utredningen har legat till grund för kravställning av

[16] Uppgifter för personkilometer i helikoptertransport för sjötrafikens räkning finns inte tillgängliga. Ingår inte i beräkningen på målet.

energieffektivisering och eldrift i trafikförvaltningens senaste trafikupphandlingar under 2020.

Energieffektivisering i sjötrafiken
Baserat på energisparkrav i senare avtal har ett antal energiförstudier tagits fram av flera trafikutövare. Trafikförvaltningen har också tagit fram kartläggningar med energiledningsplan för två fartyg – ett av dessa fartyg som utretts är ett eldrivet fartyg. Kartläggning och energiledningsplanen syftar till att tjäna som mall för övriga fartygsflottans energieffektiviseringsarbete. På grund av covid-19 har arbetet med energiledning på bredd skjutits på framtiden.

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.

Energieffektivisering i spårtrafiken
Tunnelbana
Upprustningsaktiviteter har påbörjats för 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. Trafikutövaren har också identifierat att byte av takarmaturer till LED är lönsamt och därefter själv bekostat och startat byte av belysningen på fordonen. Gällande drivenergi till nuvarande spårfordonsflotta är utfallet av energiförbrukningen samma som tidigare år. På grund av förseningar har det nya spårfordonet C30 inte tagits i trafik i nämnvärd omfattning än. Fordonet kommer att transportera mer personer och ha kylfunktion sommartid, vilket ökar energianvändningen totalt sett. 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.

Pendeltåg
Som ett led i att jobba mer aktivt med att minska energianvändning och energikostnader har trafikutövaren försett ett 20 tal pendeltåg med elmätare. Stor energibesparing har uppnåtts med X60B genom att de ställts i standby vid depåer vilket innebär att inte värme och kylsystemen tempererar fordonen. En mjukare styrning av värme och kylsystemen har införts vilket gett mindre kundklagomål och energibesparing.

Tabell 21. Energianvändning[17] för spårtrafiken.

	Basår: 2011	2019	2020
Personkilometer	3 279 000 000	4 450 000 000	3 000 000 000
Pendeltåg [MWh]	159 800	200 000	204 800
Tunnelbana [MWh]	196 800	197 200	193 300
Lokalbanor [MWh]	40 000	48 200	47 300
Total energianvändning [MWh]	**396 600**	**445 500**	**445 300**
Energianvändning [kWh/pkm]	**0,121**	**0,100**	**0,148**

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 %

Sammanfattning

I Tabell 22 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 covid-19 pandemin 2020, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år. Detta får en tydlig effekt på beräknade procentuella förändringar i utsläpp av framförallt partiklar i förhållande till personkilometrar jämfört med basåret 2011.

Trots detta, är den beräknade utsläppsminskningen för kväveoxider -51 procent jämfört med basår 2011, vilket innebär att trafikförvaltningen når måltalet för år 2020 för kväveoxider. Anledningarna till detta är väsentligt minskade totala utsläppsmängder av kväveoxider från busstrafiken och färdtjänsten, vilket beskrivs närmare nedan.

[17] I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 22. Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört mot basår 2011.

	2019		2020	
	Partiklar	**Kväveoxider**	**Partiklar**	**Kväveoxider**
Busstrafik	-50 %	-57 %	-48 %	-56 %
Färdtjänst	-94 %	-61 %	-98 %	-80 %
Sjötrafikens persontransporter	-39 %	-36 %	-23 %	-18 %
Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jfr med basår 2011	**- 46 %**	**- 54 %**	**-37 %**	**-51 %**

Busstrafiken

Utvecklingen av elektrifiering av fordonsflottan kommer framöver ha en stor betydelse för minskade utsläppsnivåer 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, 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.

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.

Trots väsentligt minskat antal personkilometrar år 2020, noteras ändå en märkbar procentuell minskning i utsläppen av både partiklar och kväveoxider inom färdtjänsten. Anledningen till detta är att trafikförvaltningen från och med

år 2020 räknar med att den vanligast förekommande fordonstypen inom rullstolstaxi (Ford Transit) antages vara Euro 6 år 2020, medan det tidigare år varit Euro 5. Euro 6-klassen har mycket lägre utsläppsnivåer, framförallt gällande kväveoxider, där fordonen renar avgaserna från kväveoxider genom en teknik (AddBlue = urea) som inte existerar i de lägre Euro-klasserna.

Sjötrafiken
För att minska fartygens utsläpp ersätts fartygens motorer med nyare modeller alternativt kompletteras 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.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning och analys av miljömål 10
I Tabell 23 ses en summering av inrapporterade mängder miljö- och hälsofarliga kemikalier. För detaljerade uppgifter per förbuds- och utfasningsämne, se Underbilaga 1.

I förra årets miljöredovisning indikerade utfallet år 2019 för miljömål 10 en väldigt stor ökning av mängd förbrukade utfasningsämnen jämfört med år 2018 och 2017. På grund av detta har trafikförvaltningen under år 2020 utrett detta ytterligare för att kunna fatta beslut om kvalitetssäkring av utvärdering av måluppfyllnad.

Förvaltningen har jämfört inrapporterade kemikalieuppgifter för varje trafik- respektive drift- och underhållsavtal som omfattas av miljömål 10, för år 2017 och år 2019. Resultatet visar att den inrapporterade kemikalieanvändningen har ökat i nästan samtliga trafikavtal. Under september 2020 inkom flera återkopplingar från flera trafikutövare med kommentarer till ökade volymer/mängder och eventuellt kvalitetssäkrade siffror för år 2017 och 2019. Det har visat sig vara ett flertal olika anledningar hos flera trafikutövare som förklarar de största förändringarna i rapporterade volymer/vikter:

- Systemfel i kemikaliehanteringssystem.
- Användningen av vissa kemiska produkter har ökat på grund av ökat underhåll av bussar, vilket till stor del beror på fordonens ålder.
- Byte av leverantör av kemiska produkter vilket kan ha resulterat i att produkter för samma användningsområde ökat i volym på grund av förändrad kvalitet eller kemikaliesammansättning.
- Periodiskt underhåll som sker punktvis och inte varje år.
- Successivt förbättrad inrapportering av kemikalieförbrukning från trafikutövare och drift- och underhållsleverantörer mellan åren.

Därtill har flera trafikutövare dessutom återkommit med reviderade siffror för inrapporterade mängder år 2017 och 2019, vilket har påverkat resultatet och utfallet väsentligt jämfört med fjolårets miljöredovisning (där den rapporterade procentuella ökningen av förbrukade mängder utfasningsämne var +282 procent jämfört med år 2017).

Sammanfattningsvis drar trafikförvaltningen följande slutsatser:

1. Det är väldigt svårt eller omöjligt att kvalitetssäkra indata, då det under flera års tid inkommit flera reviderade mängduppgifter som inneburit omräkningar bakåt i tiden. Detta beror dels på successivt förbättrad rapportering, dels på systemfel.

2. Variationer i mängden kemikalieförbrukning fluktuerar mellan år. Detta kan dels bero på olika periodicitet för när exempelvis fordon ska lackas om eller korrosionsskyddas, dels på fordonens ålder och dels på antal år sedan ett visst fastighetsunderhåll senast genomfördes.
3. Inrapporteringen av utfasningsämnen som utgörs av komplexa kolväten med cancerklassning, har varit ett återkommande problem, där flera avtalspartners har misstolkat vilka kemiska produkter som omfattas.
4. Baserat på dessa fakta, drar trafikförvaltningen slutsatsen att nuvarande utformning av miljömål 10, med en 30 procentig minskning av mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier år 2017-2021, inte är lämplig och det går inte att utvärdera måluppfyllnad.
5. Trafikförvaltningen förordar ändå att basår 2017 bibehålls, men att måluppfyllnad inte utvärderas i slutet av Miljöprogram 2017-2021.
6. Trafikförvaltningen bedömer att inrapportering av förbrukade mängder förbuds- och utfasningsämnen genomförs även fortsättningsvis, med följande argument:
    a. Miljömål 10 har gett trafikförvaltningen successivt bättre kunskap om kemikalieanvändningen generellt inom drift och underhåll inom kollektivtrafiken.
    b. Miljömål 10 har lett till successivt förbättrad rapportering och kvalitetssäkring hos trafikutövare och drift- och underhållsentreprenörer, och det visar på ett ökat fokus på kemikalieanvändningen.
7. Inför utvecklingsarbetet inom ramen för Region Stockholms Hållbarhetsstrategi och nya miljömål, bedömer trafikförvaltningen att miljömål som ger fokus på kemikalieanvändningen fortsatt är relevant för att visa på fokus. Dock måste målet omformuleras, förenklas och ta hänsyn till flera parametrar gällande olika periodicitet för olika typer av underhåll.

Tabell 23. Sammanfattning av inrapporterade mängder förbrukade miljö- och hälsofarliga kemikalier.

	Basår: 2017* **[kg eller l]**	**2018** **[kg eller l]**	**2019*** **[kg eller l]**	**2020** **[kg eller l]**
Förbudsämnen	28,59	13,81	159,92	152,50
Utfasningsämnen	11 820,6	11 042,13	20 032,7	22 588,1
Förändring förbrukning av utfasningsämne jämfört med basår 2017	-	**- 7 %**	**+ 69 %**	**+ 91 %**
*Justerade siffror efter analys av miljömål 10 under år 2020.				

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

Sammanfattning

Med nuvarande åtgärdstakt bedöms trafikförvaltningens mål ino buller i stort uppnås år 2030. Kulturbyggnadsklassningar medför dock att vissa fastigheter inte kommer att kunna åtgärdas, då bygglov som söks för exempelvis bullerskyddsskärmar kan nekas. I vissa fall tackar fastighetsägare även nej till bullerskyddsåtgärd. I övrigt löper bullerskyddsarbetet på. Under år 2020 påbörjades bullerskyddsarbetet med tunnelbanan och åtgärder har utförts utmed Saltsjöbanan, Roslagsbanan och delar av Tvärbanan utmed sträckan Alvik-Gullmarsplan.

3.6.1 Begränsning av buller

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.

Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av miljöledningssystemets egenkontroll. En uppdaterad kartläggning för Roslagsbanan och Saltsjöbanan har påbörjats under år 2020. Bullerkartläggningen utgör grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder.

Måltalen för buller i Trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för bullerskyddsarbetet avseende luftburet buller från spårtrafiken. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastruktur.

3.6.2 Samverkan inom bulleområdet

Trafikförvaltningen medverkar i flera forum och samverkansprojekt för att bevaka, sprida och utveckla kunskap om buller. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete är samverkan med kommuner i planeringsprocessen. Från hälsosynpunkt är det mycket viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken kan skapas parallellt med skyddsåtgärder för boende. Detta bidrar till att lägga grunden för en god stadsmiljö och folkhälsa.

Under året har en trafikprognos för alla SL:s spår tagits fram och sammanställts tillsammans med annan data som behövs för bullerberäkning. Syftet är att tillgängliggöra data för dem som gör trafikbullerutredningar i närheten av SL:s spåranläggningar för att till exempel underlätta bostadsexploatering och minska risken att tillkommande bebyggelse feldimensioneras med bullerstörning för boende som följd.

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.

Under år 2020 har intern utbildning om buller och vibrationer hållits för att belysa bullerfrågorna mer. Internt inom förvaltningen sker ett nära samarbete mellan olika avdelningar. Det gäller exempelvis kommunkontakter och kundsynpunkter. För att minska bullerpåverkan är det viktigt att delta i planeringen av ny bebyggelse och att utveckla underhåll av spårinfrastruktur såväl i avtalsutformning som uppföljning av avtal.

3.6.3 Bullerskyddsåtgärder i tunnelbanan, tvärbanan och Saltsjöbanan

Trafikförvaltningen har ett kartbaserat system, ”Projektnav”, för att dokumentera utförda bullerskyddsåtgärder. Systemet används även för att analysera långsiktigt behov av åtgärder utifrån bullerkartläggning. Exempel på arbete med bullerskyddsåtgärder under år 2020 är:

- Upphandling har genomförts för att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna för att åtgärda skrikljud.
- Åtgärdsprojekt för bullerskyddsåtgärder utmed tvärbanan har startats och entreprenör har kontrakterats.
- Studie för åtgärder på tunnelbanans gröna linje har initierats.
- Behovsanalys för bullerskyddsåtgärder på tunnelbanans röda och blå linje har tagits fram.
- Under året har de nya C30-fordonen introducerats på tunnelbanan. De nya fordonen ger väsentligt mindre buller än de äldre vagnarna som succesivt kommer att fasas ut genom införandet av den nya vagntypen.
- Behovsanalys för införande av friktionsmodifierare på rälhuvudet för tunnelbanan och Saltsjöbanan har tagits fram. Syftet med införande av friktionsmodifierare är att minska risken för högfrekvent hjulskrik.

3.6.4 Övervakningssystem för tunnelbanan

Ljud- och vibrationsutrustning finns på fordon i trafik och mäter faktisk status på spåren. På sikt är det meningen att övervakningen genom snabb återkoppling ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

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 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.

Sammanfattning

I Tabell 24 ses en sammanställning av andelen förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målet. Resultatet för år 2020 visar att andelen förnybar energi i fastigheter har ökat och måltalet för år 2021 på 95 procent uppnås bedöms nås om utfallet håller i sig.

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 p.g.a. de höga och jämna andelarna förnybar energi.

I Tabell 25 ses egen fastighetsnära energiproduktion på depåtak.

Tabell 24. Andel förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter.[18]

	Basår: 2011	**2019**	**2020**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 225 727	1 225 727
Elanvändning	100 %	94 %*	100%
Värmeanvändning [19]	86,6 %	93%	95%
Användning av kyla	100 %	100%	100%
Total andel förnybar energi	**93,6 %**	**94%**	**95%**
*En bussleverantör handlade inte förnybar el. Huvudparten av oljan har handlats förnybar.			

Tabell 25. Fastighetsnära förnybar energiproduktion (solceller).

Placering	**2016 [MWh]**	**2017 [MWh]**	**2018 [MWh]**	**2019[20] [MWh]**	**2020 [MWh]**
Gubbängens bussdepå	96	106	101	i.u.	i.u.
Södertälje pendeltågsdepå	30[21]	32	30	i.u.	30

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[22] och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el. Solkraften som är den förnybara energikälla relativt vind och vatten som bidrar mest till CO2 belastningen har endast 10 procent av utsläppen jämfört med residualmixen[23] för 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.

[18] Nyckeltalen för bakomliggande energinyckeltal förklaras i avsnitt ”4.2 Energieffektivisering i fastigheter”.
[19] Klimatkorrigerade siffror.
[20] Inga uppgifter har erhållits från entreprenör för år 2019.
[21] Utgör ett snitt för produktionen mellan år 2009-2016. Sedan ibruktagandet 2009 var produktionen 236 MWh.
[22] Trafikförvaltningen ställer idag inga krav i avtal på fjärrvärme – leverantörerna har egna tuffa krav på övergång till fossilfritt
[23] (Residualmix - Den nordiska elmixen, används för icke specificerade produktionskällor. Källa: Energimarknadsinspektionen)

Genomförda strategiska aktiviteter under året

- En upphandling av *solkraft som tjänst* ska beredas för implementering på ett flertal depåtak. Som del av beslutet ska fördjupningar av eventuella anpassningar på åtta av taken även utföras.
  Några korta återkopplingar från projektet:
  a. Solkraft är den förnybara energikälla för SL:s fastigheter som är bäst ur klimatsynpunkt per satsad krona.
  b. 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.
  c. *Solkraft som tjänst* har potential att handlas upp med sänkt totalpris för elen (När de avgående kostnaderna för kraft, nät och elskatt jämförs med priset för el som köps genom tjänsten Power Purchase Agreement som benämns PPA)
  d. Inom ramen för projektet togs en handbok för solceller fram som ska användas i samband med projekt med depåtak.

- En planeringsstudie har tagits fram som utreder och föreslår SL:s energieffektiviseringsarbete framöver för trafik och fastighet – se mer om den i avsnitt 2.1.4. I den mån det finns tid och resurser inom projektet fram till redovisningen i Q1 2021, utreds även vissa åtgärder som minskar koldioxidbelastningen effektivt. Effektreducerande åtgärder som inte nödvändigtvis behöver reducera energianvändningen kan minska utsläppen av koldioxid betydligt. Så även fallet genom att till exempel nyttja energin i returledningarna för fjärrvärme- och fjärrkyla.

4.2 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[24])	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.

Sammanfattning

Totalt har värme-, el- och kylanvändningen minskat med 5,8 procent relativt 2019 och med ca 19 procent relativt 2011. Om utfallet håller i sig bedöms målet nås med god marginal till år 2021 (10 procents reduktion). Nedan beskrivs mer analys om orsaker till resultatet.

Merparten av energisparåtgärderna som genomförts under år 2020 ligger hos pendeltågs- och tunnelbanedepåerna, samt delar av Citybanan genom metodisk optimering blandad med viss upprustning. Flera bussdepåer har också minskat sin energianvändning där fokus bland annat har varit på mer energieffektiv uppvärmning av bussar inför avfärd.

I Tabell 26 redovisas indata och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

[24] 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

Tabell 26. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2018[25]**	**2019[26]**	**2020**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294 931	1 225 727	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²][27]	1 052 161	1 165 438	1 103 154	1 103 154
Elanvändning [MWh]	125 800	141 000	122 897	118 561
Värmeanvändning[28] [MWh]	117 400	108 900	97 890	88 274
Användning av kyla [MWh]	2 200	1 800	1 516	1 526
Total energianvändning [MWh][29]	245 400	251 600	223 167	208 360
Total energianvändning per kvadratmeter	233	216	202	189
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		-7,5%	-13,2%	-18,9%
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.				

Genomförda strategiska aktiviteter under året

Nedan framgår några av de strategiska aktiviteter som utförts under år 2020:

- Ett av fler delprojekt för energiprestanda och termisk komfort i bussar har samverkats fram med trafikbeställare och högskolor i Berlin, Barcelona, London och Stockholm. Trfafikförvaltningen har på uppdrag av UITP[30] koordinerat den första fasen där ett testprotokoll tagits fram som ska användas i senare verifiering och kravställning på bussar i trafik.
- Behovsanalys har tagits fram för effektivisering och lönsam tillgångsförvaltning av spårfordon och spårinfrastruktur.

[25] Baserat på förändringen av energiförbrukningen mellan 2017 och 2018.
[26] Energinyckeltalet för 2019: Underlaget med uppdaterade fastighetsportföljen har uppdaterats i enlighet med beskrivningen under avsnitt ”*Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning*”.
[27] 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).
[28] Normalårskorrigerade siffror.
[29] 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.
[30] *International Assocaition of Public Transport*

- Tidigare behovsformulering för datadriven uppföljning/ energieffektivisering med fokus på fastigheter och anläggningar har utvecklats till färdiga beslut till IT stöd.
- En effektiv och lyckad samverkansgrupp bestående av trafikförvaltningen, trafikutövare och driftentreprenör för tunnelbanedepåer har bildats. Gruppen har fokus på att effektivt ta fram, föreslå, genomföra, delfinansiera och optimera energisparåtgärder vidare.

Utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning
Arbetet med automatiserad insamling av mätdata och förfinad mätarstruktur som startade år 2018 har fortgått. 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.

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 2020 till ca 19 procent.

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 2019 och 2020 i årets sammanställning av de nuvarande objektens energidata har använts för att uppdatera tidigare absolutnivå för 2019 enligt tabell 27 (5,8 procent reduktion från 202 kWh/m²) till 2019.
- 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.

4.3 Bygg- och anläggningsprojekt

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.

Under år 2020 har trafikförvaltningen fastställt en ”Rutin för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringar” och mål för investeringsprojekts verksamhet har satts. Målen innebär att under år 2020 ska minst sex större projekt ha satt klimatmål och för övriga projekt ska klimatkrav delvis ha införts.

Utöver allmän information om målsättningarna har också riktad dialog förts med ett antal projekt med syfte att stödja implementering av mål och åtgärder. För ett av projekten som har ställt krav på 15 procent reducering av klimatpåverkan utifrån en ”baseline”-beräkning i upphandling av genomförande så har även en uppföljning riktad till anbudsgivarna genomförts med syfte att belysa marknadens respons till kraven.

Under år 2020 har 25 projekt i sin kravställning och/eller i samverkan med entreprenör genomfört åtgärder med syfte att reducera klimatpåverkan i byggprocessen. Tolv av dessa projekt har dessutom satt upp mål för klimatreducering. Det är två projekt som satt mål på minst 15 procents minskning: KG40 och Rissnedepån. Flera projekt överväger om man ska sätta ett sådant mål eller om man ska göra annan typ av kravbild.

Arbetet med att hitta effektiva krav och åtgärder pågår och bland annat diskuterar några projekt att utöver krav på material och varor även ställa krav på att minst 20 procent av energianvändningen från fordon och arbetsmaskiner ska täckas av förnybar elenergi eller biodrivmedel (utöver reduktionsplikt).

Även arbete med att hitta effektiva arbetssätt anpassade efter projektets förutsättningar pågår. Bland annat så genomför två projekt klimatkalkyler på delar av investeringen och resultatet från dessa är del av beslutsunderlag för vägval till konstruktionslösningar och gestaltning.

Arbetet kommer att fortsätta med att ta fram stöd för projekten och att öka kunskapen hos nyckelpersoner.

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 TFs tydliga arbete har bidragit till detta. I trafikförvaltningens projekt ligger nu sorteringsgraden på en god nivå.

Nu återstår att arbeta dels för att det sorterade materialet i så hög grad som möjligt återanvänds eller i andra hand återvinns med så hög bibehållen kvalitet som möjligt och dels på att totalt sett minska avfallsmängderna.

Flera av trafikförvaltningens projekt har aktiviteter inom detta område och detta har bidragit till den höga sorteringsgraden. Det finns dock svårigheter i detta arbete och för att nå målet att minska avfall och nå en ökad cirkularitet så krävs även att trafikförvaltningens kravbilder och beställningar anpassas så att möjligheterna att till avfallsminimering i projekten ökar. Exempel på detta är möjligheter att:

- Anpassa design/utformning och konstruktion så att sprängning och schakthantering kan minimeras och så att spill minimerar spill minimeras i byggnation tex genom god anpassning till byggmaterialens standardmått och undvikande av komplexa konstruktioner.

- Öka återanvändning av befintliga installationer, material och byggdelar vid ombyggnation och rivning, i första hand i det egna projektet, i andra hand till andra TF-projekt eller projekt som drivs av andra Byggherrar.

För att klara detta behövs bland annat bättre framförhållning och bra inventeringar inför projektering, möjlighet att anpassa generella kravspecifikationer efter projektets specifika förhållanden och möjligheter. Vid återanvändning krävs även att ev. justeringar av garantiåtaganden tydligt överenskoms mellan SL/projekt och leverantör. Även ekonomiska förhållanden mellan interna budgetar kan behöva regleras. System och förhållningssätt för detta behöver utvecklas.

I Tabell 28 nedan redovisas en sammanställning av inrapporterat bygg- och rivningsavfall samt beräknad sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt för år 2020.

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 28. Inrapporterade mängder bygg- och rivningsavfall och sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

	2018	**2019**	**2020**
Totalt bygg- och rivningsavfall [ton]	3 272	5 966	46 284
Sorterat bygg- och rivningsavfall [ton]	2 497	5 365	46 063
Andelen sorterat avfall	76 %	90 %	99,5 %
Total mängd massor [ton]	211 553	72 301	252 085
Massor exkl. massor klassade som farligt avfall [ton]	209 025	63 980	248 136
Massor klassade som farligt avfall [ton]	2 528	8 321	3 049

4.4 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.

Miljöbedömning av byggprodukter och material

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens[31] 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.

En utmaning för förvaltningens verksamhet är att många produkter inom främst anläggningsprojekt saknas i systemet men också att innehåll av utfasningsämnen inte slår igenom i bedömningen i tex komplexa produkter såsom hissar eller rulltrappor. I samarbete med FUT har därför en vägledning för vilka produkter som undantas från bedömning enligt BVB-kriterierna tagits fram och dessa ska istället bedömas på annat sätt.

[31] 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.

Att vissa produkter också undantas från att bedömas enligt BVBs kriterier men ändå loggas medför tyvärr att det är svårt att fullständigt följa upp satta mål. Detta eftersom de antingen får en avvikelse på grund av att de antingen är ”ej bedömda” eller ”undviks” och dessa går inte enkelt att sortera från varandra i systemet. En delförklaring till att det interna delmålet för 2020, dvs 88 procent accepterade eller rekommenderade, kan vara just att andelen beräkningsmässigt underskattas något.

För att säkerställa verifiering av mål behövs fortsatt utveckling av BVB-systemet men också att målformuleringar anpassas efter vad som är möjligt att följa upp med de system Region Stockholm har tillgång till.

För att i sak nå målet behövs fortsatt dialog med projekt om produktvalsmöjligheter och med marknadens leverantörer av produkter om att de bör låta bedöma sina produkter i BVB-systemet och inte minst fortsatt utveckling av ramavtal så att de medverkar till att driva miljömässig utveckling av komponenter som behövs för SLs system.

I Tabell 29 redovisas statistik från Byggvarubedömningen för trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

Tabell 29. Bedömning av material och produkter i Byggvarubedömningen.

	2018	**2019**	**2020**	**Måltal 2021**
Andel bedömda material[32]	*97 %*	*94 %*	*89 %*	*50 %*
Varav accepterade eller rekommenderade[33]	83 %	82 %	85 %	*90 %*

[32] 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.

[33] 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 2020 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 2020.

5.2 Ekologiska livsmedel

Från och med 2020 års rapportering ansvarar Serviceförvaltningen för rapportering av inköp av kaffe, te, tillbehör och frukt, samt andelen ekologiska inköp. Rapporteringen sammanställs av regionledningskontoret för hela Region Stockholm. Denna statistik utgår därmed för trafikförvaltningens del.

5.3 Miljöledning och internt miljöarbete

Under år 2020 har trafikförvaltningen lagt ett stort fokus på att förbättra och förtydliga process, arbetssätt, och verktyg för hållbarhetsbeslutsunderlagen i enlighet med Region Stockholms övergripande styrande Riktlinjer investeringar (RS 2019-0867). Detta är ett utvecklingsarbete som fortsätter under år 2021.

Från och med år 2020 har trafikförvaltningen tagit tillbaka (insourcing) sina interna miljörevisioner där frivilliga medarbetare från flera olika sektioner och

avdelningar fått utbildning och genomfört interna miljörevisioner. Det finns flera fördelar med detta:

- Det ger en möjlighet till att sprida goda exempel inom organisationen och upptäcka effektiva problemlösningar utanför de mindre organisatoriska enheterna.
- Det ger de interna miljörevisorerna en lärorik utökning av de roller och arbetsuppgifter de vanligen utför.
- Det ger de interna miljörevisorerna möjligheter till nya kontakter inom organisationen.
- Det blir en lärandeprocess för de interna miljörevisorerna, både gällande verksamheten i stort och för en ökad förståelse för miljöfrågorna internt.

Detta har gett mycket positivt för organisationen som helhet, vilket har sett som en framgång och positiv utveckling inom förvaltningen.

Trafikförvaltningen har under år 2020 fattat beslutet att integrera miljöledningssystemet i trafikförvaltningens leda, styra och kärnprocesser, vilket kommer att förtydliga det interna miljöarbetet i övrigt arbete. Arbetet påbörjas Q1 2021.

Miljökraven för studier, projekt och vid upphandling ses kontinuerligt över och uppdateras årligen.

5.4 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.

Under år 2019 tog trafikförvaltningen nästa steg och har haft miljö- och klimatansvar som tema i flera kommunikationsinsatser över hela året. Det resulterade i tre stora externa kampanjer med fokus på klimatansvar. Dessutom fick SL:s traditionella sommarkampanj ett underförstått budskap om klimatansvar genom en blinkning till resebranschen.

Utöver det har trafikförvaltningen synts i flera redaktionella annonser i samarbete med DN, SvD och DI där trafikförvaltningen i olika sammanhang har beskrivit sitt arbete för fossilfri kollektivtrafik och satsningen på eldriven busstrafik.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Under år 2020 har trafikförvaltningen arbetat för miljömärkning med Bra Miljöval av resor med SL-trafiken. Miljömärkningen bedöms kunna lanseras under våren 2021 och förväntas ge ett tydligt kommunikativt värde.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

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 %**

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

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

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 %

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

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

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	193 294	47 261	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	445 294	33 559	80 910	1 478

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

Tabell 10. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**[34]	**2019**[35]	**2020**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294 931	1 294 931	1 225 727	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²][36]	1 052 161	1 165 438	1 165 438	1 103 154	1 103 154
Elanvändning [MWh]	125 800	135 400	141 000	122 897	118 561
Värmeanvändning[37] [MWh]	117 400	111 100	108 900	97 890	88 274
Användning av kyla [MWh]	2 200	1 200	1 800	1 516	1 526
Total energianvändning [MWh][38]	245 400	247 700	251 600	223 167	208 360
Total energianvändning per kvadratmeter	233	213	216	202	189
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		-8,9%	-7,5%	-13,2%	-18,9%
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.					

[34] Baserat på förändringen av energiförbrukningen mellan 2017 och 2018.
[35] Energinyckeltalet för 2019: Underlaget med uppdaterade fastighetsportföljen har uppdaterats i enlighet med beskrivningen under avsnitt ”*Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning*”.

Tabell 11. Inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Köldmedier (ton CO_2-e)	**2017**		**2018**		**2019**		**2020**	
	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage
Bussfordon	i.u.	i.u.	i.u.	720,9*	8 990	1 508	26 502	3 821
Tunnelbane-fordon	i.u.	i.u.	313,2	5,64	679	9	683	10
Pendeltågs-fordon	i.u.	i.u.	252,5	2,1	12 700	26,3	12 699	14
Lokalbane-fordon	i.u.	i.u.	435,9	8,9	405	0	1 470	51
Fartyg	i.u.	i.u.	i.u.	313	983	0	360	0
Fastigheter	3 231	54,3	3 871,4	21,9	3 768	21,1	1 439	22
Ställverk (SF6)	1 438	59,3	i.u.	i.u.	i.u.	8,2	i.u.	0
Summa installerad mängd	**4 669**		**4 256**		**27 526**		**41 716**	
Läckage		**113,6**		**1 072**		**1 572**		**3 918**

[36] 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).

[37] Normalårskorrigerade siffror.

[38] 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.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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[39]	-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 %

Tabell 13. Färdtjänstens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Färdtjänst	**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	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[40]	-28 %
2019	0,05	-94 %	6,3	- 61 %	9 560	-34 %
2020	0,013	-98 %	2,3	-80 %	7 560	-28 %

[39] Justerat efter kvalitetskontroll.
[40] Justerat efter kvalitetskontroll.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 14. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

WÅAB 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 %

Tabell 15. Godstrafikens beräknade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

WÅAB gods	**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	0,1		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 %

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]
Förbudsämnen					
Dibutyltenndilaurat		0	0	<0,01	<0,01
Kolofonium, Harts	8050-09-7, 8052-10-6, 73138-82-6	26,7	13,7	158,5	152,5
N-Metylpyrrolidon	872-50-4	0,03	0,03	0	0
Hydrokinon		0	0,04	1,44	0,03
Utfasningsämnen					
1,2-Benzisotiazol-3(2H)-on	2634-33-5	0	0,089	0,01	0,097
2-Brom-2-nitropropan-1,3-diol (Bronopol)		0	0	0,03	0
2-Butanonoxim	96-29-7	10,34	1,24	5,64	140,01
2-Metyl-2H-isotiazol-3-on (MI)	2682-20-4	0,04	0,45	0,4	0,64
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on (MCI)	26172-55-4	0	0,45	0,42	0,23
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on och 2-metyl-2H-isotiazol-3-on, en blandning av Cas nr 26172-55-4 och 2682-20-4 (MCI/MI)	55965-84-9	0	0	0,01	0,019
Bensen	71-43-2	10	0,2	27,45	0
Bisfenol A och epiklorhydrin	25068-38-6	35,62	8,7	212,02	394,73
Borsyra		0	0	325,3	
Butylhydroxitoluen (BHT)	128-37-0	0,6	0,04	0,21	0,72
Cyklohexan	110-82-7	4,88	1,22	5,83	0,99
Dekametylcyklopentasiloxan (D5)	541-02-6	0	0	0,03	0
Dibensoylperoxid	94-36-0	0,75	0,69	12,6	10,8
Dodekylmetakrylat	142-90-5	0	0,02	0,15	0,05
Heptan	142-82-5	0,87	1,94	0,92	1,27
Hexan	110-54-3	6,96	1,25	5,13	0,47
Kalium-2-etylhexanoat	3164-85-0	2 702,9	2 781,08	2 999	2 013
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

Kumen	98-82-8	17,65	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
Mineralterpentin	8052-41-3	21,57	0,6	3,92	12,21
Nonylfenoletoxilat och dess derivat	68412-54-4 , 9016-45-9, 127087-87-0, 26027-38-3	0	0,04	0,14	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
Propyl 4-hydroxibensoat (Propylparaben)	94-13-3	0	0	41,01	0
Styren	100-42-5	71,85	6,56	69,1	48,21
Tetradekanol	112-72-1	0	0,48	0	0
Toluen	108-88-3	17	23,98	30,9	44,83
Trizinkbis (ortofosfat)	7779-90-0	12,07	1,8	7	1334,24
Zinkdialkylditiofosfater	68649-42-3	40,22	480,12	39,6	19,37
Zinkoxid	1314-13-2	60,87	41,01	100,3	299,75
Zinkpulver-zinkdamm (stabiliserat)	7440-66-6	32,59	1,8	258,1	41,81
Zinksulfat och dess hydrat-föreningar	7733-02-0, 7446-20-0, 7446-19-7	0,07	0	0	0
TOTAL FÖRBRUKNING (KG alt. LITER)					
Förbudsämnen		28,59	13,81	159,92	152,50
Utfasningsämnen		11 820,6	11 042,13	20 032,7	22 588,1
Förändring förbrukning av utfasningsämne jämfört med basår 2017		-	**- 7 %**	**+ 69 %**	**+ 91 %**

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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 18. Inköp av kaffe, choklad, te och frukt, etc. till personal.

	Inköp totalt [SEK]	Inköp ekologisk [SEK]	Andel ekologiska inköp
2012	1 432 417	815 740	57 %
2013	1 484 928	856 044	58 %
2014	1 351 530	943 730	70 %
2015	1 442 846	834 452	58 %
2016	1 607 415	1 089 562	68 %
2017	1 754 235	1 225 599	70 %
2018	1 850 964	1 261 591	69 %
2019	1 753 040	1 507 119	86 %
2020	*N/A*	*N/A*	*N/A*

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

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[41] för genomsnittliga växthusgasutsläpp

[41] 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[42], 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.

[42] Källa: PM Emissionsfaktorer och andel förnyelsebart, Klimatberäkningsmodell Region Stockholm, WSP rapport, 2020-05-19 (WSP Uppdragsnummer 10298021)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Underbilaga 3. Styrande dokument

Nedan läses korta redogörelser för de viktigaste styrande dokumenten som berör trafikförvaltningens miljöarbete.

Miljöprogram 2017-2021
Miljöprogrammet är indelat i fem områden; Region Stockholms plan för hållbar upphandling, Region Stockholms klimatåtagande, Miljömål för hälso- och sjukvården, Miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter samt Miljömål för landstingets fastigheter och anläggningar. Det innehåller 15 miljömål som följs upp med totalt 24 indikatorer. Av dessa berörs trafikförvaltningen av 10 miljömål och 12 indikatorer. Målen anger den nivå hela landstinget ska uppnå.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning som bygger på den regionala utvecklingsplanen samt de nationella transportpolitiska målen. Målen i det miljöpolitiska programmet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på både kort och lång sikt. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, vilka ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas.

Strategi för hållbar utveckling
Miljöarbetet styrs även genom trafikförvaltningens Strategi för hållbar utveckling. Den anger åtta strategiska principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot uppsatta hållbarhetsmål. Av de åtta principerna har sex bäring på trafikförvaltningens miljöarbete:

1. Målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. 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. Uteslutande använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Riktlinjer
Riktlinjer Miljö och energi beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras. Riktlinjerna säkerställer arbetssätt utifrån miljömålen, Region Stockholms styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna, samt säkerställer egenkontroll enligt miljöbalken. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsredovisning 2020

Bilaga till trafikförvaltningens Hållbarhetsredovisning 2020 för trafiknämnden

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Uppdrag: Göra avstånden mindre när Stockholm blir större 127
1.1 Om utbyggnaden av tunnelbanan och affärsmodell 127
1.2 Om hållbarhetsrapporten 127
2 Hållbar utbyggnad av tunnelbanan 128
2.1 Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete 128
2.2 Begreppet hållbar utveckling 129
2.3 Styrande dokument inom hållbarhet 129
2.4 Upphandling och uppföljning 134
2.5 Samverkan, kommunikation och dialog 135
3 Personal 135
4 Social hållbarhet och respekt för mänskliga rättigheter 136
4.1 Så styrs arbetet 137
4.2 Mål och indikatorer 137
4.3 Riskanalys 137
4.4 Byggherreansvaret arbetsmiljö 137
4.5 Hållbara leveranskedjor, arbetsrättsliga villkor och sysselsättningskrav 138
4.6 Tillgänglighet och trygghet under byggtiden 139
4.7 Tillgänglig och sammanhållen region 140
5 Miljöpåverkan och klimatpåverkan ska minska 141
5.1 Så styrs arbetet 142
5.2 Mål och indikatorer 142
5.3 Riskanalys 144
5.4 Integrera hållbarhet 144
5.5 Ökad resurseffektivitet och begränsat klimatpåverkan 145
5.6 Giftfri miljö och materialval 147
5.7 Påverkan när vi bygger 147
5.8 Naturmiljö 154
6 Antikorruption 155
6.1 Så styrs arbetet 155
6.2 Mål antikorruption 155
6.3 Riskanalys 156
6.4 Styrande och stödjande dokument 156

6.5 Utbildning 156
6.6 Information till leverantörer 156

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

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 2020 i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen. 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 hållbarhetsrapporten

Denna hållbarhetsredovisning redovisar påverkan från utbyggnaden av tunnelbanan och är en bilaga till AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL:s) och SL-koncernens lagstadgade hållbarhetsrapport 2020.

Hållbarhetsrapporten omfattar rapportering enligt Global Compact och Årsredovisningslagens krav på icke-finansiell information.

Enligt Årsredovisningslagen 6 kap 10–14 §§ ska större företag upprätta en hållbarhetsrapport. Hållbarhetsrapporten 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.

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 meden hög hållbarhetsprestanda krävs att hållbarhet är en integrerad del i alla delar av planering, projektering och byggnation av den nya tunnelbanan samt att hållbarhetsarbetet och prestandan kontinuerligt utvecklas och förbättras under hela projektgenomförandet.

2.1 Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete

Ett värdegrundbaserat ledarskap är ett av regionens fyra ledarskapskriterier. Alla regionens verksamheter styrs och leds utifrån den gemensamma visionen, målen och de gemensamma värderingarna som är beslutade av fullmäktige: 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.

Kompetens	Vi lyssnar på varandra, är **prestigelösa** och vågar fråga. Vi delar med oss av vårt **kunnande** och våra **erfarenheter**.
Öppenhet	Vi säger vad vi tycker och **alla** får komma till tals. Vi gillar **nytänkande** och **nya idéer**.
Pålitlighet	Vi håller vad vi lovar och är **tydliga** - även med osäkerheter. **Korrekt** och **enhetlig** information.
Samverkan	Vi har **samma mål och** hjälps åt att **lösa problem**. Vi litar på kollegorna och tar vara på **erfarenhet** och **kunskap**.
Driv	Vi är **engagerade**, gör aktiva val och **fattar beslut**. Vi kommunicerar och rör oss **framåt**. Vi slutför det vi har tagit på oss.

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:

1) verka för resurshushållning, energieffektivitet och att förebygga negativ påverkan på miljö och människors hälsa,
2) skapa tillgängliga och trygga miljöer för alla målgrupper,
3) aktivt ansvara för en kostnadseffektiv användning av samhällets resurser,
4) verka för socialt, ekonomiskt och miljömässigt ansvarstagande genom att tydliggöra krav i upphandlingar och följa upp dem under avtalsperioden.

2.3 Styrande dokument

Regionens styrning av förvaltningen sker genom styrdokument såsom värdegrund, mål, budget, direktiv, policyer, riktlinjer och regionens investeringsstrategi.

Målen för den nya tunnelbanan är:

- Långsiktigt hållbar ekonomi
- Leverans i tid
- Effektiv anläggning
- Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden
- Hållbar verksamhet
- Attraktiv arbetsgivare

Målbilden för förvaltningen definieras utifrån bland annat Region Stockholms mål och budget, resultatet av 2013 års Stockholmsförhandling och 2017 års Sverigeförhandling, samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholmsregionen och följs upp i förvaltningens målkarta där de övergripande projektgemensamma målen ingår. 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 samt 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 där alla styrande dokument som förvaltningen har tagit fram ingår. I styr- och ledningssystemet ingår även förvaltningens miljöledningssystem. I styr- och ledningssystemet finns det även utsedda processägare som säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs.

2.3.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050)

Stockholmsregionens utvecklingsplan har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen och uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion bidrar Stockholmsregionen också till en hållbar utveckling globalt. Mål, delmål och regionala prioriteringar sätter regionens och omvärldens invånare i fokus, har ekologin och de planetära gränserna som ram och ser den ekonomiska utvecklingen som ett medel och förutsättning.
Övergripande mål för 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 Miljöprogram 2017–2021

Region Stockholms Miljöprogram 2017–2021 är det sjunde i ordningen och ska bidra till att uppnå nationella och internationella mål samt en hållbar utveckling. För utbyggnaden av tunnelbanan rapporteras följande tre mål till Miljöprogrammet 2017–20121:

- *Mål 13 Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i landstingets bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats.*

- *Mål 14 År 2021 har landstinget ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall.*

- *Mål 15 Landstinget bedömer material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier och år 2021 är minst 90 procent accepterade eller rekommenderade.*

2.3.3 Övriga styrande dokument

Utöver ovanstående styrande dokument styrs Region Stockholms hållbarhetsarbete även av:

a) Antikorruptionspolicy
b) Folkhälsopolicy
c) Handlingsplan för arbete med Barnkonventionen
d) HBT-policy
e) Jämställdhetspolicy
f) Policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning
g) Policy för inköp
h) Riktlinjer för antikorruption och representation
i) Region Stockholms budget
j) Region Stockholms riktlinjer för miljöarbete
k) Sveriges regioners uppförandekod för leverantörer
l) Åtgärdsplan avseende nationella minoriteter och rätten att använda minoritetsspråk

Under 2020 har Regionledningskontoret fortsatt ett arbete med framtagande av en regionövergripande hållbarhetspolicy och hållbarhetsstrategi. Målsättningen är att regionen ska få en modernare policygrund att agera utifrån. Avsikten är att hållbarhetspolicyn och hållbarhetsstrategin tillsammans ska ersätta ett antal av de ovan uppräknade styrande dokumenten.

2.3.4 Strategier för nya tunnelbanan

Följande strategier är fastställda inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i syfte att styra verksamheten mot fastställda mål:

- 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. Målen tydliggör förvaltningens ambitioner och möjliggör uppföljning av arbetssätt och prestanda. De tre övergripande målen 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 1.



Figur 1. Hållbarhetsstrategins fokusområden.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001 och utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor. Under det första tertialet 2020 utfördes en extern miljörevision med gott resultat, inga betydande anmärkningar uppdagades.

Miljöpåverkan från tunnelbananläggningen 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 även ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning. Samordning av samråden syftar till att underlätta och öka förståelse och acceptans för nya tunnelbanan hos allmänhet och närboende.

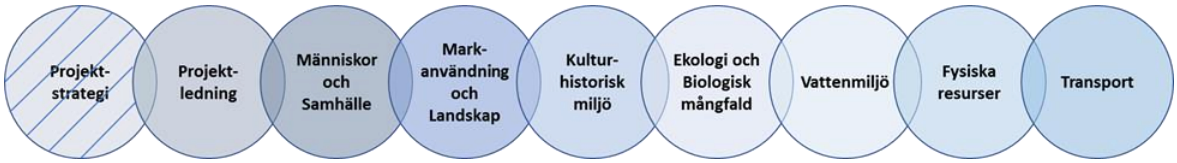
Tunnelbaneutbyggnaden använder sig av en kravdatabas som möjliggör en systematisk kravhantering och uppföljning av kravuppfyllnaden. Krav på färdig anläggning från trafikförvaltningen har definierats och lagts in i databasen för spårbarhet.
Detta skapar förutsättningar för utbyggnadsprojekten att kunna överlämna rätt anläggning till trafikförvaltningen och säkra godkännandet från Transportstyrelsen.

2.3.5 CEEQUAL

Förvaltningen använder hållbarhetscertifieringssystemet CEEQUAL i arbetet med utbyggnaden. 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 utbyggnadsprojekten. CEEQUAL systemet kompletterar miljöledningssystemet enligt ISO 14001 eftersom det är anpassat efter anläggningsprojekts olika skeden.

CEEQUAL är en metod för att bedöma och betygsätta hur väl anläggningsprojekt har hanterat hållbarhetsfrågor. Arbetssättet enligt CEEQUAL möjliggör uppföljning under hela projektgenomförandet, mätning av projektets hållbarhetsprestanda, samt bidrar till att driva på projektens klimatarbete. CEEQUAL syftar till att uppmuntra beställare, projektörer och utförare till att göra mer än lagkrav inom hållbarhetsområdet för att förbättra projektets hållbarhetsprestanda. Det är ett bevisbaserat självutvärderingssystem där alla bevis ska styrkas med dokumentation. Dokumentation är därför en viktig parameter i projekten, i alla sammanhang och skeden.

CEEQUAL systemet innehåller samtliga hållbarhetsaspekter, både inom miljö och socialt ansvar, som förvaltningen identifierat som relevanta. Se figur 2 nedan.



Figur 2. Samtliga kapitel i CEEQUAL version 5.2. (kapitel 1, projektstrategi, är ett frivilligt kapitel som har avgränsats bort för förvaltningen).

Enligt Bre Groups kartläggning finns direkt korrelation mellan åtta utav 17 av FN:s globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030) och CEEQUAL. Dessutom finns det fem ytterligare mål som CEEQUAL bidrar till att uppnå samt har begränsat eller indirekt bidrag till de övriga 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.

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.

Under 2020 har förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledningsgrupp beslutat att inrätta ett nätverk för samordnade revisioner som från och med 2021 kommer samordna uppföljning av projekt och entreprenörers efterlevnad av rutiner och krav inom kvalitet, miljö, socialt ansvar 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 miljöplanen 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. I tillstånds- och planläggningsprocessen genomförs samordnade samråd vilka syftar till att presentera den planerade anläggningen och ta in synpunkter från de som kan komma att beröras.

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 egna externa kommunikationskanaler och genom ett aktivt mediearbete.

Förvaltningens intressentanalys omfattar de intressenter som är relevanta för förvaltningens hållbarhetsåtagande och projektövergripande hållbarhetsstyrning.

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 2020.

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. Det är ett ambitiöst mål och innebär proaktivt och systematiskt arbete, tillsammans med leverantörer, för att klara av det. 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 tillgänglighets- och barnperspektivet för att identifiera och hantera risker både för den färdiga anläggningen och påverkan under byggtiden. Under hela planeringstiden hämtas synpunkter in från närboende och andra berörda. 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 under genomförandet och i drift
- Påverkan när vi bygger
- Resenären i fokus

4.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till förvaltningens målkarta 2020 och uppföljning inom regionen.

Tabell. 1 Mål och indikatorer för social hållbarhet under 2020.

Mål och indikator	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål för utbyggnaden
Målkarta 2020: Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor 1)	0	1	0
RF indikator: Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet 2)	Ja	Ja, flera	

1) Förvaltning för utbyggd tunnelbanas övergripande hållbarhetsmål samt mätetal i målkarta 2020.

2) Indikator från Regionfullmäktige (RF)

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

Förvaltningen har specialister som bistår organisationen att uppnå mål genom att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att

ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud rapporteras, utreds och att åtgärder vidtas så att de inte inträffar igen. Inom bygg- och anläggningsbranschen sker många olyckor, ibland med dödlig utgång. Förvaltningens mål är att arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna genom hela projektets livslängd för att kunna uppnå nollvisionen avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor.

Under 2020 inträffade förvaltningens första allvarliga arbetsolycka enligt arbetsmiljöverkets definition. I samband med ett markarbete tappade en yrkesarbetare balansen och ramlade så att benet bröts av och operation krävdes. Förvaltningens mål att inga allvarliga arbetsmiljöolyckor ska inträffa uppnås inte för år 2020. Förvaltningen och den aktuella entreprenören har vidtagit åtgärder för att inte denna typ av olycka ska inträffa igen. För snubbelolyckor på marknivå är det viktigt att städning och renhållning inom arbetsområdet hålls på en bra nivå, och efter denna olycka har dessa rutiner förbättrats.

Utbildningsinsatser inom arbetsmiljö har genomförts för förvaltningens personal. Även lagefterlevnadskontroller har genomförts. Ärendehanteringssystem och rutiner för rapportering, säkerhetsvarningar och erfarenhetsutbyte har förbättrats för att snabbare få information och ge underlag för statistisk uppföljning samt undvika att olyckor och tillbud inträffar på arbetsplatserna. Inom förvaltningen har flertal tillbud rapporterats under året kopplat till ovanjordssprängningar. Det har lett till att rutiner och tillvägagångssätt vid ytsprängningar för alla projekt inom förvaltningen ses över. Ett allvarligt tillbud som inträffade i Veddesta med skador på omgivande fastigheter som följd anmäldes till arbetsmiljöverket, som även har gjort en arbetsplatsinspektion.

Under 2020 har förvaltningen även påbörjat planeringen för att agera som byggarbetsmiljösamordnare under utförandet (BAS-U). Detta kommer att bli aktuellt under senare delen av utbyggnaden då flertalet entreprenörer arbetar på samma arbetsställe. Detta genomförs bland annat genom erfarenhetsutbyte med andra större anläggningsprojekt i regionen samt komplettering och revidering av mallar för arbetsmiljöplaner.

4.5 Hållbara leveranskedjor, arbetsrättsliga villkor och sysselsättningskrav

Under 2020 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. Revisioner genomförda under 2020 har visat på en del brister angående det systematiska arbetet hos leverantörerna, men inga avvikelser mot villkoren i uppförandekoden har påvisats.

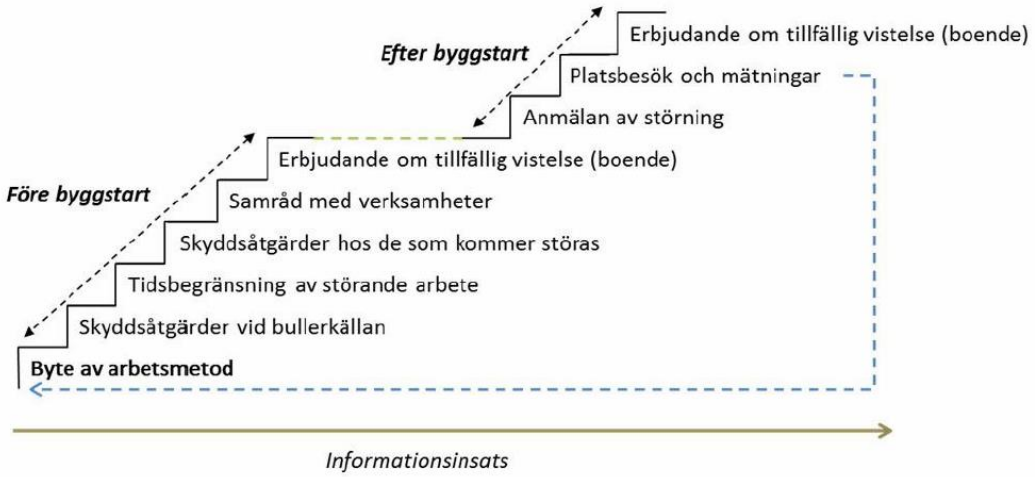
Förvaltningen har bedömt att det finns risker avseende arbetsrättsliga villkor i vissa upphandlingar och har därmed tillsammans med Trafikverket och arbetsmarknadens parter tagit fram arbetsrättsliga kontraktsvillkor som omfattar minimilöner, arbetstid och ledighet för yrkesgrupper inom bygg och anläggning.

Under 2019 inleddes ett samarbete med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning för att möjliggöra praktikplatser inom förvaltningens projekt. De första upphandlingarna med dessa krav har genomförts under 2020 och uppföljning av dessa krav påbörjas under 2021.

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 3.



Figur 3. Störningstrappa från Mark- och miljödomstolen, Nacka Tingsrätt M 598-17, 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 i form 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. I Solna har projekt Arenastaden i samarbete med Solna Naturskola utvecklat ett naturspår i Vasalundsparken med skyltar om naturmiljön som ska pryda byggplanket och kunna upptäckas av barn och vuxna under tiden parken tas i anspråk för etablering för byggarbete från och med 2021. Nya tunnelbanan gjorde under 2020 en film för barn om hur det går till när tunnel sprängs som finns tillgänglig på Youtube. Syftet är att minska barns oro i samband med sprängningar. En annan åtgärd i Solna kommun är montering av belysning på utsidan av ett av byggplanken efter synpunkter från närboende för att de som passerar arbetsområdet ska känna sig tryggare.

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 och tillgänglighetsperspektivet behandlas i

kontinuerlig dialog med funktionshinderorganisationerna 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 2020 startat upp en lokaliseringsutredning. Lokaliseringen kommer att utvärderas från 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’. Detta kommer att inkluderas i utvärderingen av de olika lokaliseringsalternativen.

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 en 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, buller, vibrationer, samt utsläpp till vatten.

Genom att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens krav så 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 motivera och utbilda 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

I förvaltningens hållbarhetsstrategi finns två fokusområden som styr 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 2020.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 2. Mål och indikatorer för miljö- och klimatpåverkan under 2020.

Mål och indikatorer	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål för utbyggnaden
Målkarta 2020: 100 procent av genomförda CEEQUAL-verifieringar för avslutad projektering och entreprenader ska uppnå nivån Very good. 1)	-	100 %	100%
Miljöprogram, mål 13: Landstinget har en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt.	Ja, förvaltningen bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för ökad resurseffektivisering och begränsad klimatpåverkan.	Ja, förvaltningen bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för ökad resurseffektivisering och begränsad klimatpåverkan.	Klimatbelastningen från utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 % under uppdragets genomförande.
Målkarta 2020: Samtliga uppstartade entreprenader ska ha ett mål för klimatpåverkan.	-	64 %	100 %
Miljöprogram, mål 14: Landstinget arbetar för att förebygga avfall och öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt.	Ja, förvaltningen bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för ökad resurseffektivisering och begränsad klimatpåverkan.	Ja, förvaltningen bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för ökad resurseffektivisering och begränsad klimatpåverkan.	Klimatbelastningen från utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 % under uppdragets genomförande.
Miljöprogram, mål 15.1: andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent.	100 %	95 %	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.	89 %	92 %	90 % är accepterade eller rekommenderade år 2021.
Målkarta 2020: Inga betydande revisionsanmärkningar. 2)	0	0	0
RF indikator: Antal projekt inom tunnelbaneutbyggnaden där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 25 %. 3)	-	7	>= 6
RF indikator: Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt. 3)	-	3	>= 2

1) CEEQUAL omfattar även sociala aspekter; 2) Avser anmärkningar vid revisioner kopplat till ISO 14001; 3) Indikator från Regionfullmäktige (RF)

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, grundvattensänkning 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 året har de första verifieringarna av CEEQUAL arbetet utförts av certifieringsorganisationen Bre. Detta genomfördes på både projekteringen av Tunnelbana till Barkarby samt arbetstunnlarna för Tunnelbana till Barkarby. Betyget blev Excellent för alla tre verifieringarna (78,2 procent för projekteringen, 81,9 procent för arbetstunneln i Veddesta samt 81,4 procent för arbetstunneln Robothöjden och Landningsbanan), vilket överträffar det uppsatta målet Very Good (60 procent). Förberedelser pågår för att utföra verifiering av projekteringsarbetet för Tunnelbanan till Arenastaden och Tunnelbanan till Nacka och Söderort, vilka planeras till början av 2021. Det pågår även planering för verifiering av entreprenadernas utförande i byggskedet. Indikationer från förberedelser och interna genomgångar visar på att målen sannolikt kommer att nås.

Tunnelbanan till Barkarby vann även ett pris för hållbar infrastruktur på Sweden Green Building Awards 2020, tack vare sitt arbete med CEEQUAL och ett innovativt arbetssätt. Detta motiveras med att projektet har arbetar med såväl miljömässig, social som ekonomisk hållbarhet på ett strukturerat och innovativt sätt, där resultatet är minskad klimatpåverkan och resurseffektivitet. Arbetet omfattar bland annat hållbarhetskrav i leverantörskedjan, utvärdering och implementering av åtgärder för social hållbarhet samt tidiga kontroller av materialval. Hållbarhet har genomsyrat hela projektet – från beställare till

entreprenör och från tidiga skeden till implementering. Projektet Tunnelbana till Barkarby har genomfört flera insatser för hållbarhet: en film för barn som förklarar vad det är som låter när tunnelbanan byggs, ett avluftstorn där tornseglare och fladdermöss har kunnat bygga bon, minskade transporter tack vare att bergmassorna har tagits omhand på en lokal krossanläggning.

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 om minskad klimatbelastning och ökad resurseffektivitet har implementerats genom bland annat framtagande av styrande dokument för projekten avseende 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 så identifieras och prioriteras olika förbättringsåtgärder. Därefter så 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 så vill förvaltningen identifiera möjligheter att begränsa utsläppen. Dessutom så vill förvaltningen skapa en medvetenhet både intern 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. Under 2020 har det beslutats att även det nya projektet

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tunnelbana till Älvsjö ska omfattas av detta klimatmål. Därmed är målsättningen för samtliga av förvaltningens 7 utbyggnadsprojekt att klimatpåverkan ska minska med minst 25 procent.

Under 2020 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. Under året har en prognos tagits fram för hela förvaltningen baserat på tillgängligt underlag, se sammanställning nedan:

Klimatbelastning nya tunnelbanan:	*174 700 ton CO2-ekv*
Reduceringsåtgärder:	*77 500 ton CO2-ekv*
Prognos för klimatmål:	*31 %*

Prognosen är delvis baseras på preliminära siffror.

Några exempel på lösningar i projekten är; lokalt återanvändande av bergmassor, klimatkrav i upphandlingar, optimeringar av anläggningar, klimatkrav på produkter, och trästomme istället för stål/betong. Utöver detta så pågår även identifiering av åtgärder i produktionen. Utifrån den beräknande prognosen går det att konstatera att förvaltningen är på god väg att uppnå det övergripande klimatmålet.

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 2020 påbörjades arbetet med att sätta mål. Efter inledande workshops med entreprenörer har arbetet med att hitta en gemensam målsättning fortsatt. Under 2020 satt förvaltningen mål för 7 av 11 påbörjade entreprenader. Entreprenader som ännu inte har något beslutat mål har arbetet med att ta fram dessa påbörjats.

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

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 (BVB) och dess klassificeringskriterier vid val av produkter och material. BVB 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 BVB:s kriterier. Avseende bedömda produkter så rapporterar förvaltningen de material och produkter som hittills är inlagda i BVB under produktionen. Dock så kan förvaltningen inte rapportera andelen bedömda material och produkter för pågående arbeten utan endast avslutade entreprenader (då uppgifter om ej bedömda produkter/ totala antalet produkter inte finns tillgängligt innan arbetet är färdigt).

Inom regionen har arbete med prioritering av produktkategorier påbörjats gemensamt under året. Vid upphandling av entreprenörer så 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) som 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 får användas.

5.7 Påverkan när vi bygger

Förvaltningen tar fram kontrollprogram som beskriver de kontroller med avseende på omgivningsstörningar som ska utföras under byggtiden. Dels finns ett kontrollprogram för grundvatten och ett för miljöfarlig verksamhet.

Kontrollprogram för grundvatten omfattar mätningar av hur mycket vatten som läcker in i tunnlarna, grundvattennivåer, infiltration som utförs för att motverka nivåsänkningar och sättningar.

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 till tillsynsmyndigheterna varje månad för grundvatten och var tredje månad för miljöfarlig verksamhet. En kortare sammanställning av dessa kontroller beskrivs i denna rapport nedan.

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.

Förvaltningen har nedanstående arbetssätt för grundvattenpåverkan, uppdelat på före, under och efter byggtiden av tunnelbanan.

- Innan byggskedet: definition av utredningsområdet, kartläggning av värden och hydrogeologiska egenskaper (ex. geohydrologi samt kultur- och naturvärden), definition av influensområde, identifiering av känsliga objekt, bedömning av grundvattenpåverkan, framtagande av skadeförebyggande åtgärder, utredning och projektering av åtgärder (ex. tätning och infiltration), samt framtagande av kontrollprogram för vattenverksamhet.
- Under byggskedet: mätningar och uppföljningar i enlighet med framtaget kontrollprogram, hantering av skyddsåtgärder, informationsinsatser samt klagomål- och skadehantering.
- Efter byggskedet: utvärdering av resultat av mätningar samt eventuell fortsatt mätning, hantering av eventuella permanenta skyddsåtgärder samt skadereglering.

Tabell 4. Antal underskridanden av åtgärdsnivåer för grundvattennivåer som anges i respektive miljödom för projekten under 2020.

Underskridna åtgärdsnivåer	**Antal**
Åtgärdsnivå 1	264

Åtgärdsnivå 2	38

Hanteringen och påverkan på grundvattennivån kan förklaras genom att det finns en samlad mängd grundvatten (grundvattenmagasin) där nivån sjunker då vatten läcker ut ifrån magasinet in i den tunnel som byggs (inläckage). När vattnet läcker och nivån sjunker så 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. Åtgärdsnivå 1 är den nivå på grundvattnet som man inte önskar att underskrida och åtgärdsnivå 2 är den lägsta nivå som förekommer naturligt.

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.

Under året har åtgärdsnivå 1 underskridits 264 gånger och åtgärdsnivå 2 har underskridits 38 gånger. Under året har förvaltningen haft 5 stycken infiltrationsanläggningar i drift.

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 2020 har inga inläckagevillkor överskridits.

För en rättssäker och ändamålsenlig uppföljning av påverkan på grundvattnet har förvaltningen under 2020 utvecklat en digital molntjänst vilken används vid mätning, uppföljning, analysering och rapportering av eventuell påverkan på grundvattnet under utbyggnaden. I systemet finns mätresultat för grundvattennivåer, infiltration, inläckage och sättningar.

5.7.2 Buller och vibrationer

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.

Förvaltningen arbetar enligt nedanstående systematiska och förebyggande arbetssätt för att hantera vibrationer, uppdelat på före, under och efter byggtiden av tunnelbanan.

- Innan byggskedet: framtagande av inventeringsområde/besiktningsområde, inventering, kartläggning av markförhållanden och grundläggning, framtagande av riskanalys, utredning av objekt som kan skadas av sättningar som uppkommer på grund av vibrationer, samt förbesiktning.
- Under byggskedet: mätningar av vibrationer, styrning av sprängning och spontning, informationsinsatser och sprängtjänst, samt klagomål- och skadehantering.
- Efter byggskedet: efterbesiktning inom inventeringsområdet samt skadereglering.

Förvaltningen har nedanstående arbetssätt för buller (luftljud och stomljud), uppdelat på före och under byggtiden av tunnelbanan.

- Innan byggskedet: beräkning av förväntade bullernivåer, samråd med myndigheter, samråd med fastighetsägare och verksamheter, villkor enligt miljödom (underlag för entreprenadkraven, kontrollprogram etcetera.), entreprenadkrav samt upprättande av kontrollprogram.
- Under byggskedet: upprättande av miljöplan (inklusive stickprovsmätningar, hantering av eventuella överskridanden, löpande rapportering mm.), informationsinsatser till omgivningen, kontroller, skyddsåtgärder (exempelvis byte av arbetsmetodik, bullerdämpande åtgärder vid källan, reglering av arbetstider eller åtgärder hos störda), samt erbjudande om tillfälligt vistelse.

För redovisning av mätresultat från vibrations- och bullermätningar 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 karttjänst 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.

I takt med att utbyggnaden kommit igång så har störningarna från verksamheten ökat i anslutning till byggplatserna. Förvaltningens projekt har

under 2020 fortsatt att utveckla organisationen för omgivningspåverkan som arbetar med att förebygga, mäta och minimera störningar kopplat till vibrationer och buller. 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.

Tabell 5. Överskridande av nivåer som fastställts i miljödom för respektive projekt gällande buller samt vibrationer och stomljud under 2020.

Överskridande	Antal	Exempel på åtgärd / kommentar
Luftburet ljud (buller)	26	Arbeten stoppades och ytterligare containrar ställdes nära bullerkällan för att reducera nivåerna. Dialog med lastningsoperatör om att sänka avstånd mellan skopa och flak (detta resulterade i att gällande riktvärde innehölls). Skyddsåtgärd i from av en ljudisolerad rigg (endast tillämpbart på de större modell som kan användas när det finns plats).
Vibrationer och stomljud	23	Bullerutredning indikerar överskridanden av riktvärden för stomljudsbuller (då det inte finns några effektiva stomljudsdämpande åtgärder att vidta) erbjuds aktuella hushåll tillfällig vistelse.

Under 2020 har det bland annat skett överskridanden av bullerriktvärden för utomhusnivåer då bergmassor inte har kunnat lastas inne i tunneln (under en sektion där tunneln inte kunnat breddas för att möjliggöra vändpunkter), utan berget behövde lastas på etableringsytan under denna tid. Med anledning av detta genomfördes ett bullersamråd i enlighet med miljödomen och ok lämnades av tillsynsmyndigheten. Samrådet har nu utökats med anledning av dåligt berg och därmed långsam tunneldrift.

Det uppdagades även att inomhusnivåerna överskred riktvärdena vid detta arbetsmoment. Som bullerskyddsåtgärd upprättade entreprenören då en bullerreducerande containervägg. Ett hushåll erbjöds alternativ tillfällig vistelse då brister kvarstod efter åtgärd med bullerreduceringen.

5.7.3 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.

I region Stockholm finns ett stort behov av bergmassor till infrastruktur och bostadsbyggande och under kommande år förväntas ett underskott att uppstå. Bergmassorna 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 2020 har materialåtervinningen av bergmassor försvårats av att vissa tillsynsmyndigheter har klassificerat bergmassorna som avfall istället för biprodukter. Detta leder till att befintliga upplag i närområdet inte kan användas, transporterna ökar och att återanvändningen minskar. För entreprenader som har avslutats under 2020 så har 303 614 ton bergmassor hanterats och transporterats till närliggande krossanläggning.

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 så används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas vid hantering av jordschakts- och fyllnadsmassor.

Tabell 6. Hantering av jordmassor under 2020, uppdelat i återanvändning av jordmassor inom entreprenaden, inom projektet, och utanför projektet samt deponerade jordmassor.

Hantering av jordmassor	Total schaktmängd
Återanvända jordmassor inom entreprenaden	ca 3 285 ton
Återanvända massor inom projektet	0 ton
Återanvända jordmassor utanför projektet	ca 32 120 ton
Deponerade jordmassor	ca 59 110 ton (varav 1 565 ton farligt avfall)

5.7.4 Utsläpp till mark, luft och vatten

De inrapporterade miljöolyckorna för 2020 innefattar främst olika händelser där det förekommit spill och utsläpp av diesel eller olja. Exempelvis ett oljespill från en hydraulslang, små spill på asfalt utanför tält samt översvämning vid avspolning av maskin som resulterade i att oljeavskiljaren översvämmade på grund av igentäppt filter. 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. Det har även följts upp genom att utföra genomgångar med personal samt dagliga kontroller för att ta hand om eventuellt spill.

Det har även inträffat miljötillbud under 2020. Exempelvis en hydraulslang för en borrigg gick sönder (innehåller ca 25 liter olja), men slangen var inte trycksatt vilket motverkade att olja rann ut. Ett annat miljötillbud avser en avvikelse då provtagaren för dagvatten inte fungerade, vilket har åtgärdats.

Tabell 7. Miljöolyckor och miljötillbud under 2020.

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.	6
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.	6

Utsläpp till luft och vatten under 2020 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 så avser nästan alla överskridanden vatten som går till spillvattennätet och ledningsägarens reningsanläggningar.

Tabell 8. Utsläpp till luft och till vatten, uppdelat i spillvattennätet och recipient, under 2020.

Överskridande	Antal	Exempel på åtgärd / kommentar
Utsläpp till luft	2	Åtgärder för att minska damning har genomförts, bl.a. har arbete med kalk-cementpelare stannat ca en meter under marknivå för att inte få upp cementdamm ovan mark samt damm-bindande medel har använts för att minska yt-damningen som blir av att maskiner kör runt på etableringsytan.
Utsläpp till vatten, spillvattennätet 1)	443	En strategi för kromrening har tagits fram. Test av metod för rening av Cr(VI) har genomförts samt testar om krom-halter påverkas när av sänkt pH samt när sediment tömts. Hanteringen av cement på arbetsplatsen och vid injektering har setts över samt arbetet för över för att minska spill vid injektering (samt av cement/betong). Samarbetar med övriga entreprenader har påbörjats för att hitta en lösning. Utrustning för pH-justering har satts in (exempel finns på pH-reglering med koldioxid samt pH-reglering med syra och vid överträdande har pH-justering kalibrerats in.
Utsläpp till vatten, recipient 2)	31	Överskridanden av metaller följer i princip högre halter av suspenderat material. De överskridanden som gjorts av metaller ligger i samma storleksområde som riktvärden. Vid ett tillfälle har Koppar överskridits trots att de arbeten som varit igång inte tillför koppar.

1) Överskridandena består till största del av överskridanden av riktvärden för krom, kväve samt pH.
2) Överskridandena består främst av suspenderat material samt metaller som exempelvis zink, nickel, krom, koppar och bly.

Förhöjda halter av krom i länshållningsvattnet och specifikt Cr(VI) har kunnat härledas till användningen av injekteringscement vid tätning av tunnlarna. Det pågår diskussioner med ledningsägaren Stockholm Vatten och Avfall samt samarbete med andra stora infrastrukturprojekt med avseende på kromhalter i länshållningsvattnet, angående hantering, reningsmetoder och reducering. Under 2020 har förvaltningen exempelvis utfört både reningsförsök samt recirkulering av vatten.

5.8 Naturmiljö

Under 2020 har olika åtgärder till skydd för närliggande naturmiljö genomförts. Tunnelbana till Nacka och Söderort har enligt rekommendationer i miljökonsekvensbeskrivningen satt upp fågelholkar och lagt ut avverkade träd som faunadepåer. Projektet har även skänkt avverkade träd till Nacka Kommun, där de har använts till att bygga bänkar och bord samt använts av en skola för deras träslöjd.

Utbyggd depå i Högdalen har satt upp groddjursstaket för att skydda grodor och mindre vattensalamandrar från att ta sig in på området där produktionen drar igång.

6 Antikorruption

Relevanta principerna 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 2020.

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. Under 2021 kommer nya chefer och andra beslutsfattare utbildas i förvaltningens besluts- och delegationsordning.

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.

Med start 2020 skickar förvaltningen ut en 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

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 3 Trafikförvaltningens trafikutövare 2020

6.7 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, Södertälje Taxi och Ekerö Taxi (Ekerö Taxi endast till och med 1 april 2020.)
Färdtjänst med Bårtaxi (liggande transport): Samtrans och Sirius Humanum. (Samtrans till och med 31 mars 2020. Sirius Humanum från och med 1 april 2020.)
Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir
Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss

6.8 SL-trafiken

Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer.

6.8.1 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.

6.8.2 Keolis Sverige

Keolis Sverige AB kör bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort, Stockholms innerstad/Lidingö samt i Nacka/Värmdö

6.8.3 Nobina

Nobina är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Järfälla/ Upplands-Bro Norrtälje, Nykvarn, Södertälje Tyresö, Handen och Nynäshamn.

6.8.4 Transdev

Transdev är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna

6.8.5 MTR

MTR Tunnelbanan och MTR Pendeltågen AB är trafikutövare på tunnelbanan respektive pendeltågen i SL-trafiken.

6.8.6 Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan

6.9 SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:
Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB

6.10 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

BILAGA
2021-01-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 4 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland 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
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 2020-0769

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd

Verksamhetsberättelse 2020

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

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.

Förutsättningarna/målen för att bedriva kollektivtrafik under 2020 och så länge pandemin pågår har förändrats. Uppdraget under rådande omständigheter är att få invånarna att undvika att resa med kollektivtrafiken samtidigt som trafiken ska upprätthållas för att minska trängsel och därmed smittspridning. Covid-19 pandemin har inneburit omfattande svårigheter med att uppnå flera av de uppsatta målnivåerna för indikatorerna. Ambitionen är trots det, fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Tabell 1: Indikatorer beslutade av Regionfullmäktige

Rubrik	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Mål-upp-fyllelse*
Attraktiva resor	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**		>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik		>=96%	>=96%	▬
Trygga resor	**Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar**		>=79%	>=79%	▬
Effektiva resor	**Kostnad per personkilometer, SL-trafiken**	5,14kr	<=3,35kr	<=3,35kr	▬
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 859	>=3 037	>=3 037	▬
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	47,5%	>=51,5%	>=51,5%	▬
Hållbara resor	**Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram**	33%	>=80%	>=80%	■
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	57%	>=58%	>=58%	●
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93%	>=93%	>=93%	●
Tillgänglig och sammanhållen region	**Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)**	80%	>=80%	>=80%	●
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de	50%	>=50%	>=50%	●

Rubrik	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Mål-upp-fyllelse*
	regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5				

Till följd av pandemin har trafikförvaltningens möjlighet att genomföra resenärsmätningar ombord har pausats för att minska smittspridning. För 2020 finns inget utfall för nöjda och trygga resenärer.

1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

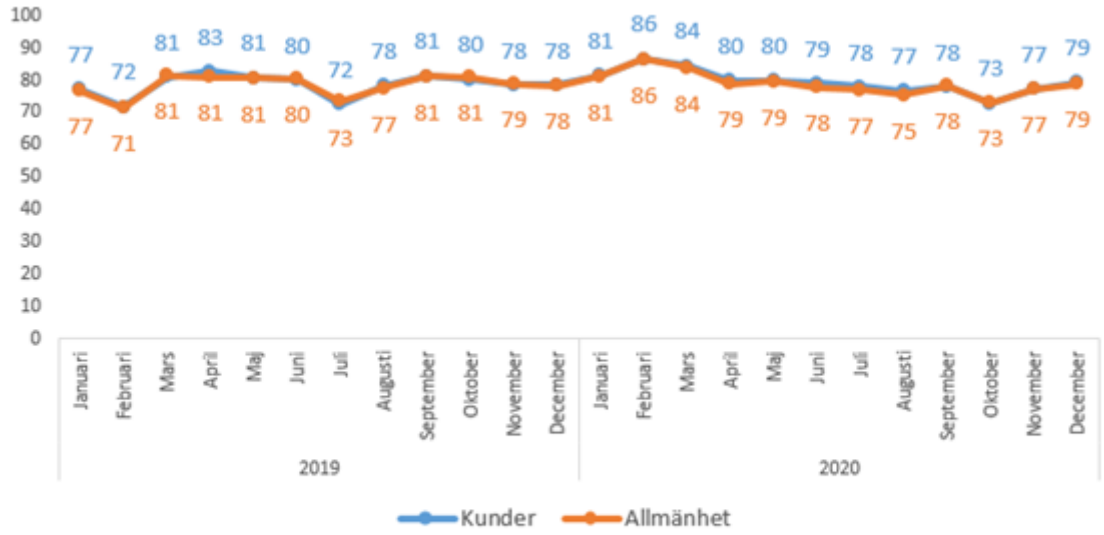
1.1.1 Attraktiva resor

Nöjda resenärer

Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har över tid haft en stabil trend över målvärden. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende nöjdheten hos resenärerna har trafikförvaltningen följt via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma trend.

Den upplevda nöjdheten med kollektivtrafiken är fortsatt god. Den svagt negativa trenden från början av pandemin är bruten och under december ökade nöjdheten med 2 procent. De som är mycket oroliga för smitta är något mindre nöjda men korrelationen mellan oro och nöjdheten är inte lika stark som i början av pandemin.

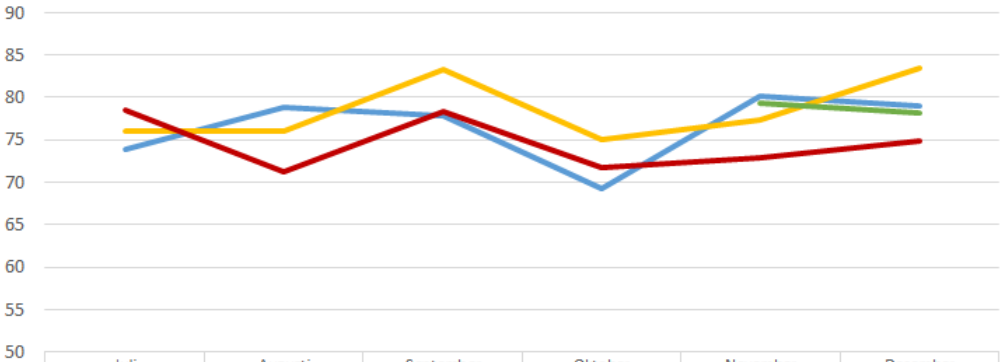
Diagram: Nöjda resenärer totalt Kollbar



Fråga: Om du tänker på din senaste resa med SL, hur nöjd var du med den? Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Under årets tre första månader var utfallet för nöjda resenärer (upplevd kvalitet) för alla trafikslag över mål. Kollbar har tidigare inte funnits per trafikslag. Under 2020 har en utveckling skett och mätning för landtrafiken har påbörjats.

Diagram: Nöjda resenärer per trafikslag Kollbar



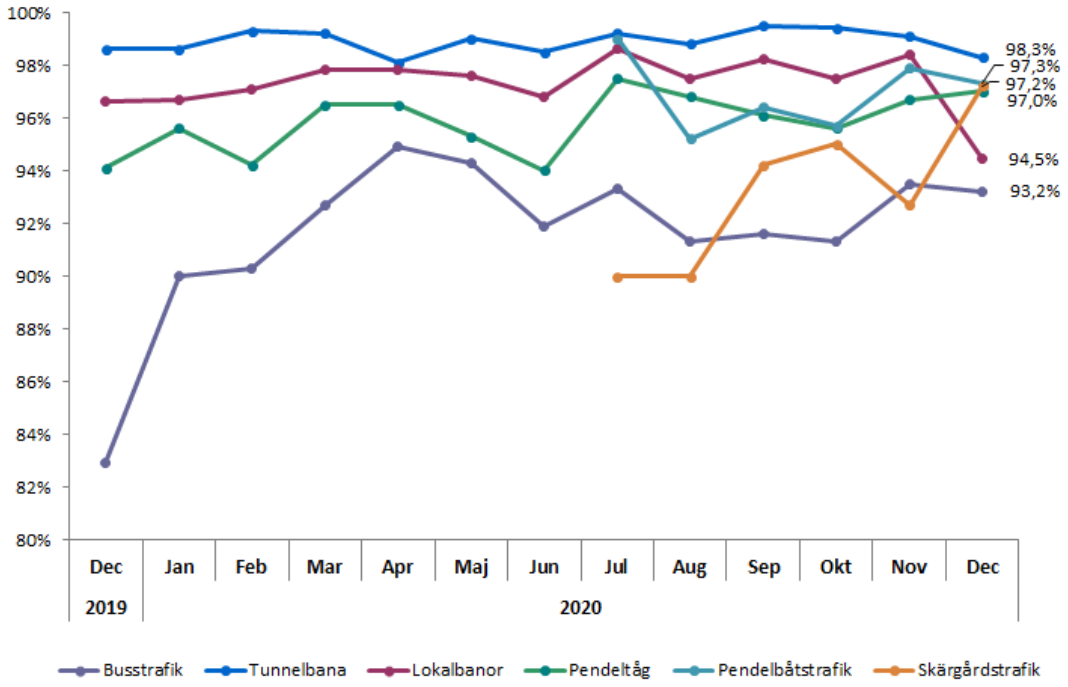
	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Tunnelbana	74	79	78	69	80	79
Pendeltåg	76	76	83	75	77	83
Buss	79	71	78	72	73	75
Lokalbanor					79	78

Punktlighet

Punktligheten har förbättrats för alla trafikslag under 2020, främst för busstrafiken, som en konsekvens av Covid-19. Färre reser med kollektivtrafiken och framkomligheten för busstrafiken har ökat till följd av minskad trafik då fler arbetar

hemifrån. Från och med juli mäts även punktligheten för kollektivtrafik på vatten. Alla trafikslag når målen för punktlighet för 2020.

Samarbetet mellan trafikförvaltningen, trafikverket och MTR som startades upp under 2019 i syfte att förbättra järnvägens funktionalitet och därmed minska störningar i trafiken har gett ett gott resultat och under 2020 har ett samarbetsavtal tecknats.



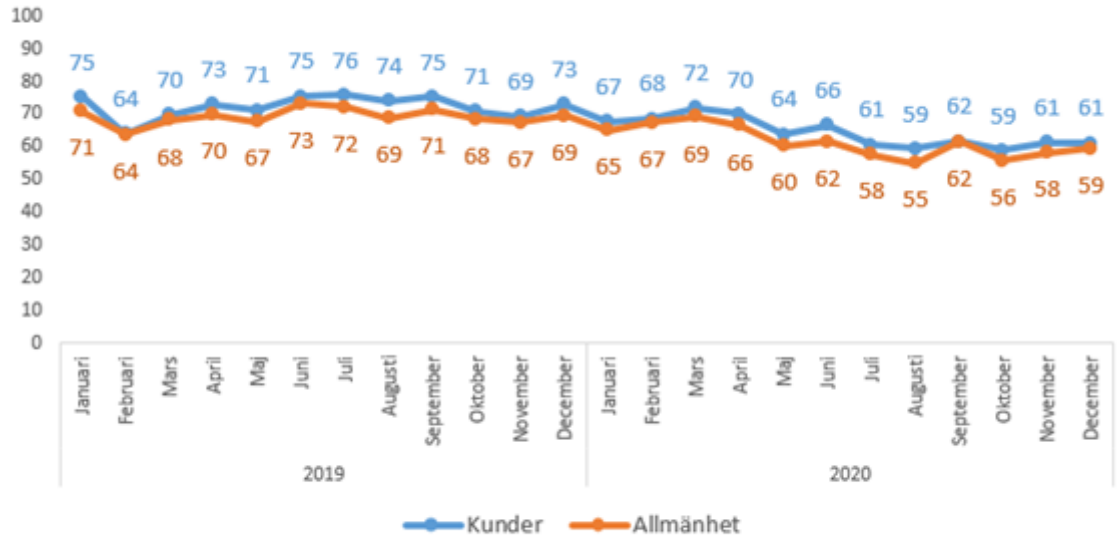
Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*			82%	▬	>=79%
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*			73%	▬	>=70%
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*			88%	▬	>=85%
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*			79%	▬	>=77%
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*			97%	▬	>=91%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	98,5%	97,7%	96,4%	●	>=96,4%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	93,2%	92,4%	86,7%	●	>=90%
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	98,2%	98,9%	97,8%	●	>=96,6%

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	97,1%	96%	93,6%	●	>=93%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	97,3%			●	>=90%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	97,2%			●	>=90%

1.1.2 Trygga resor

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen och för att det kollektiva resandet ska öka. Målet för 2020 var utmanande redan pandemin, men kommer vara än mer utmanande framöver då resenärerna nu upplever en ny typ av otrygghet. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende trygga resenärerna har TF följt under 2020 via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma trend.

Tryggheten har sjunkit under pandemin men från juli till december har tryggheten legat stabilt om än på en lägre nivå än det varit historiskt. Kopplingen mellan oro för smitta och den upplevda tryggheten är stark.



Fråga: Det känns trygg att resa med bolaget. Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*			98%	▬	>=96%

1.1.3 Effektiva resor

Coronapandemin påverkar resandet för 2020 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. Samtidigt som resenärerna uppmanas att inte resa har kollektivtrafiken körts enligt ordinarie tidtabeller för att minimera trängsel och smittspridning för de som måste åka kollektivt.

Det minskade resandet innebär att målen för påstigande inte har uppfyllts. Det råder stor osäkerhet kring hur lång tid det kommer att ta för resenärerna att hitta tillbaka till kollektivtrafiken vilket även påverkar möjligheten att nå målen under planperioden. Enligt kollektivtrafikbarometern tror cirka en fjärdedel att de inte kommer återgå till sitt gamla resebeteende eller är osäkra.

För kollektivtrafiken på land låg resandet på normala nivåer under januari och februari för att därefter rasa i mars då den första vågen drog in. Under april nådde resandet botten till följd av rekommendationer om hemmajobb och undvikande av kollektivtrafiken, varefter resenärerna successivt kom tillbaka. I månadsskiftet oktober-november minskade resandet igen som en konsekvens av andra vågen och de restriktioner som följde på denna. Tunnelbanan är det trafikslag som har minskat mest under pandemin och buss är det trafikslag som har minskat minst.

Utfallet för årets två första månader för kollektivtrafiken på vatten visade på en kraftig ökning, till följd av nytt trafikavtal, med 31,1 procent jämfört med 2019. Därefter har resandet minskat drastiskt till följd av Covid-19. Rådande restriktioner betyder att färre resenärer kan tas ombord för att begränsa trängsel och minska smittspridning.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	596	707	1 180	▬	>=1 300
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	215	258	390	▬	>=377
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	108	130	207	▬	>=190

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	708	764	1 105	▬	>=1 170
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	126	3 168	5 858	▬	>=6 463
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	38	1 160	1 798	▬	>=1 843
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	88	2 008	4 060	▬	>=4 620

1.1.4 Hållbara resor

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 väsentligen förändrats som en konsekvens av COVID-19 pandemin 2020, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år. Detta innebär att indikatorerna energianvändning i kWh/pkm och minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik inte uppnås 2020.

Resultatet för år 2020 visar att andelen förnybar energi i fastigheter har ökat. Förnybar andel för fastighetsenergi har ökat för värmeanvändningen till följd av att förnybar andel i flertalet av fjärrvärmeleverantörernas mixar (blandningen av energikällor) har ökat.

Totalt har energianvändningen för värme-, el- och kylanvändningen minskat med 5,8 % relativt 2019 och med ca 19 % relativt 2011. Om utfallet håller i sig bedöms målet nås med god marginal till år 2021 (10 procents reduktion). Merparten av energisparåtgärderna under 2020 har genomförts i pendeltågs- och tunnelbanedepåerna samt i delar av Citybanan genom metodisk optimering blandad med viss upprustning. Flera bussdepåer har också minskat sin energianvändning där fokus bland annat har varit på mer energieffektiv uppvärmning av bussar inför avfärd.

Resandemönstret för länets invånare har väsentligen förändrats som en konsekvens av COVID-19 pandemin 2020, vilket har inneburit att antal påstigande och personkilometrar kraftigt avviker från tidigare år. Detta får en tydlig effekt på beräknade procentuella förändringar i utsläpp av framförallt partiklar i förhållande till personkilometrar jämfört med basåret 2011. Trots detta, är den beräknade utsläppsminskningen för kväveoxider -51 procent jämfört med basår 2011, vilket

innebär att trafikförvaltningen når måltalet för år 2020 för kväveoxider. Anledningarna till detta är väsentligt minskade totala utsläppsmängder av kväveoxider från busstrafiken. För mer information samt utfall på övriga miljömål se Hållbarhetsredovisning 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Energianvändning per personkilometer *(Nämnd)*	0,272	0,19	–	0,203Kwh/p km
Andel förnybar energi i fastigheter *(Nämnd)*	95%	94%	●	93%
Energianvändning per kvadratmeter *(Nämnd)*	189	202	●	212Kwh/kv m
Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	37%	46%	–	>=50%
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	51%	54%	●	>=50%

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0769

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2020, årsuppföljning

År 2020

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 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 6
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 7
3.2.2 Analys och slutsatser 7
3.3 Information och kommunikation 8
3.4 Övervakning och uppföljning 9
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 9
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 9

4 Sammanställning av risker 10

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, RS2019-0866. 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).

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.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden 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 både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna samt ledningens risktolerans.

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 visade vid delårsuppföljningen att identifierade risker som bedömdes som mycket höga var kopplade till målen avseende attraktiva resor, hållbar investeringsutveckling samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2020 var följande:

• risk för bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon,

• risk för att investeringar inte når effektmål samt håller inte ramar i övrigt,

• risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon

Vid årsuppföljningen kvarstår risken för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och risken att investeringar inte når effektmål samt håller inte ramar i övrigt, med riskvärderingen mycket hög.

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Trafikförvaltningens bedömning är att i merparten av förvaltningens kontroller och

åtgärder har arbetet genomförts som planerat. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser.

I arbetet med Plan för intern kontroll 2021 i samband med att verksamhetsplanen har tagits fram har några nya risker identifierats med anledning av covid – 19. För de risker som påverkas av covid -19 har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

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/bolagschefens 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 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.

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 2020. Dessa riskanalyser har legat till grund för den risksammanställning som är en del av plan för intern kontroll för 2020.

I årsuppföljningen 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 och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under året inte har påverkats av covid-19.

3.2.2 Analys och slutsatser

Nedan presenteras de högst värderade riskerna i årsuppföljningen samt åtgärder för att hantera dessa.

Risk: Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon

Bristande kontroll på anläggning och byggnader ur ett säkerhetsskyddsperspektiv medför ökad sannolikhet för att ett antagonistiskt angrepp lyckas. För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för att inventera och identifiera potentiella sårbarheter i anläggning och byggnader kopplade till antagonistiska hot.

Risk: Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt

Brister i tidiga skeden av investeringen riskerar att skapa otydlig styrning i genomförandet vilket kan leda till utmaningar att följa beslutade ramar för tid, kostnad, kvalitet/ innehåll. Tidiga skeden tar inte tillräcklig hänsyn till genomförande och förvaltningsaspekter. Ansvaret för investeringens olika faser vilar på olika avdelningar över tid. För att hantera riskerna implementeras inom ramen för den nya riktlinjen investeringar följande åtgärder:

· Utveckla huvudprocesskarta så att den omfattar ny riktlinje investeringar. Detta innebär även uppdatering av styrande dokument, Handbok för studier och Projekt- och programhandboken.

· Utarbeta tydliga leverabler och passagekriterier mellan olika steg i investeringsprocessen.

· Utveckla styrning av projekt på trafikförvaltningen

· Utveckla kravhantering som tar hänsyn till olika typer av krav över hela investeringens livscykel

· Uppdatera/utveckla rapportering (TKI) samt risker och kontroller.

Risken för bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon har fått en förändrad riskvärdering sedan delårsuppföljningen och är inte längre värderad som mycket hög.

Trafikförvaltningens bedömning är att i merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har arbetet genomförts som planerat under 2020. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser

I arbetet med Plan för intern kontroll 2021 i samband med att verksamhetsplanen har tagits fram har några nya risker identifierats med anledning av covid - 19. För de risker som påverkas av covid - 19 har denna påverkan omhändertagits i arbetet med kontroller och åtgärder. Några risker finns kvar från verksamhetsåret 2020. Kontroller och åtgärder har setts över för dessa risker. Några av kontrollerna och åtgärder fortsätter under 2021 och några nya har skapats.

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.

Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade följs av en särskild sektion inom

förvaltningen.

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. Planeringen är att dessa dokument ska beslutas och implementeras under T1 2021.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

Trafikförvaltningen 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. Planeringen är att dessa dokument ska beslutas och implementeras under T1 2021.

3.4.2 Hantering av brister och avvikelser

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

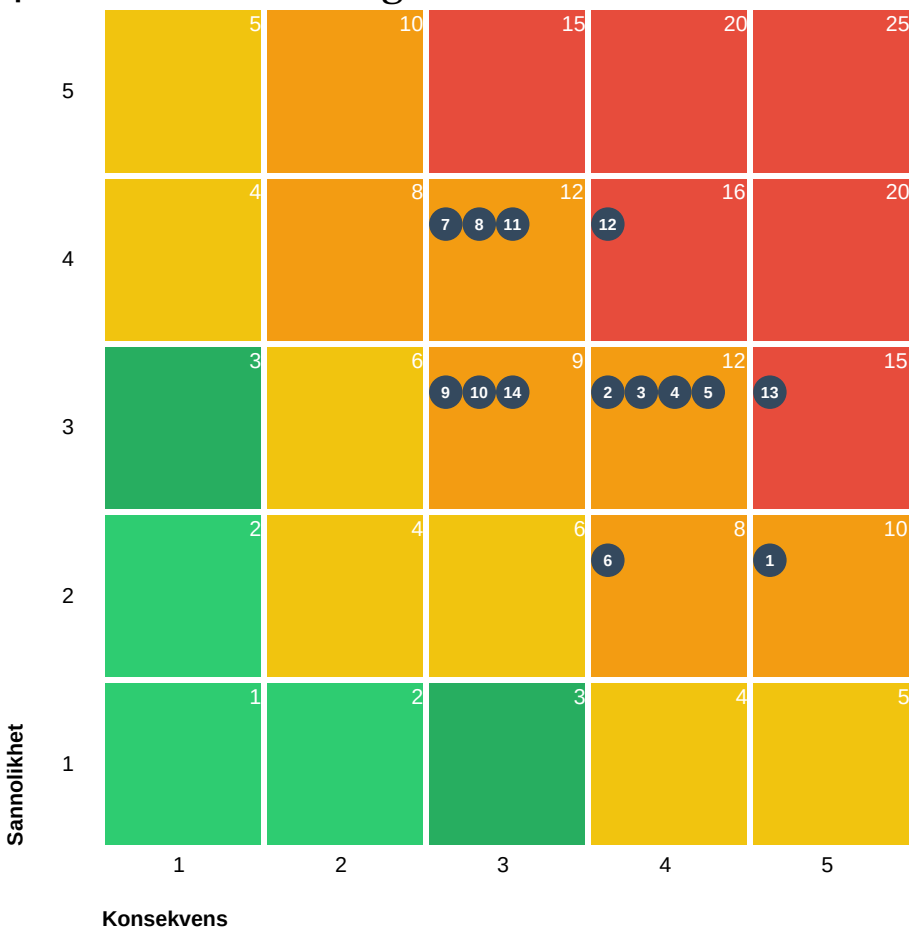
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade risk - acceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Förvaltningschefen hämtade per slutet av 2020 in bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten och SL-koncernen.

Uppföljning av Trafikförvaltningens risker i risksammanställningen som är en del av Plan för intern kontroll har genomförts som planerat.

4 Sammanställning av risker



2 Mycket hög risk 12 Hög risk Totalt: 14

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/Rubrik	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Attraktiva resor		1	14405	↗	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan	
		2	14428	→	Bristande utformning av trafikavtal	
		3	14436	→	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre, exempelvis Princip- och Genomförandeavtal med annan offentlig part	
		4	29426	→	Bristande förmåga att informera resenärer i samband med trafikstörningar/avstängningar	
		5	14422	↘	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon	
Ett resultat i balans		6	14427	→	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet	
		7	14413	→	Bristfällig intern styrning och kontroll	
		8	29431	→	Bristande beslutsunderlag avseende risker och kalkyler	
		9	29435	→	Driftstörningar i våra IT-miljöer vid byte till ny driftsleverantör	
Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare		10	14410	→	Bristande kompetensförsörjning	
Trygga resor		11	29428	→	Förmår ej att etablera en i trygghet i nivå med resenärens förväntan	
Hållbar investeringsutveckling		12	14408	↘	Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt	
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära		13	29822	→	Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk				Riskägare
händelser och klimatförändringar					byggnader och/eller anläggningar/fordon	
Systematisk kompetensförsörjning		14		14417 →	Brister i konsultförmedlaravtalets implementation och konstruktion påverkar förvaltningen negativt	

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0769

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

Särskild bolagsredovisning

ÅR 2020

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	5
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	6
3	Intern kontroll	9
3.1	Styr- och kontrollmiljöer	9
3.2	Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter	9
3.3	Övervakning	10
3.4	Försäkran om internkontroll	10
4	Regionrevisorernas samlade bedömning	11
5	Behandling av Särskild bolagsredovisning	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 2020 bestått av tre ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Under verksamhetsåret januari 2020 – 31 december 2020 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Kristoffer Tamsons, ordförande

Jens Sjöström, styrelseledamot

Tomas Eriksson, styrelseledamot

Arbetsutskott och presidier har inte utsetts.

Elva 11 styrelsesammanträden har hållits. Som sekreterare tjänstgjorde trafiknämndens sekreterare Karoline Sandar 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 2020 – den 31 augusti 2020 har varit Sara Catoni. I och med hennes entledigande från och med den 1 september 2020 tillträdde David Lagneholm som ny verkställande direktör.

I och med inrättandet att en särskild resultatenhet för förvaltningen för utbyggd tunnelbanan (FUT) per den 1 januari 2020 har Niklas Bergman, förvaltningschefen för FUT, utsetts till särskild firmatecknare i AB SL.

På styrelsesammanträdena deltar verkställande direktör, stabschef, chefsjurist och sekreterare. Verkställande direktören är föredragande.

1.2.3 Revisorer

Bolagets externrevisorer upphandlas av regionens revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av regionfullmäktige.

Under hösten 2018 utsågs KPMG till revisionsbyrå att sköta 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

Arbetsordning, VD-instruktion samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL fastställdes den 29 Januari 2019. Dokumenten uppdateras vid behov och fastställs normalt årligen. Under 2020 har ingen uppdatering skett. Nästa uppdatering kommer att ske under första kvartalet 2021 i samband med att vd-instruktionen förtydligas med avseende på den särskilda firmatecknares ansvar i förhållande till verkställande direktören.

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 elva (11) sammanträden. Sekreterare har varit Karoline Sandar 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 2020 kommer att utvärderas under våren 2021.

1.3.5 Intressekonflikter

Bisysslor 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 2020 har verksamheten och bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Under 2020 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 samt specifika ägardirektiven samt för att

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av regionfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;
- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till bolagets verksamhet;
- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad av regionövergripande 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 (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 2020 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 utföra 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. Planeringen är att dessa dokument ska beslutas och implementeras under T1 2021.

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 2020 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 5, Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm av Budget 2020 för Region Stockholm, LS 2019-0829.

4 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2020. Denna väntas vara klar under Q2 2021.

5 Behandling av Särskild bolagsredovisning