Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-01-27
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0069/
RS 2019-0242
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2019

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2019 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

RAPPORT
2020-01-27
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0069/
RS 2019-0242
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2019 och är tillika AB Storstockholms lokaltrafik koncernens (556013-0683) lagstadgade hållbarhetsrapport.

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess 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. De tio principerna styr också inriktningen på hållbarhetsarbetet.

För frågor rörande rapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

Läs mer om trafikförvaltningen och verksamheten på www.sll.se/kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-01-27
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0069/
RS 2019-0242
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Ett aktivt arbete med hållbarhet 5

2 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt 6

2.1 Ansvarsområden 6

2.2 Verksamhetsidé 6

2.3 Vision och värderingar 6

2.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll 7

2.5 Landstinget blir Region Stockholm 7

3 Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete 8

3.1 Värderingsarbetet 8

4 Samverkan med intressenter 9

5 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm 9

5.1 Begreppet hållbar utveckling 9

5.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet 12

5.3 Upphandling och uppföljning 16

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

6.1 Så styrs arbetet 19

6.2 Mål och indikatorer 20

6.3 Risker inom social hållbarhet 20

6.4 Trygghet 21

6.5 Tillgänglighet 26

6.6 Mänskliga rättigheter, jämlikhet, jämställdhet och barnperspektivet i kollektivtrafiken 28

7 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar 33

7.1 Så styrs arbetet 33

7.2 Mål och indikatorer 34

7.3 Risker inom personalområdet 36

7.4 Genomförda aktiviteter 2019 36

8 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik 39

8.1 Så styrs arbetet 40
8.2 Mål och indikatorer 41
8.3 Risker inom miljö 43
8.4 Ökat kollektivt resande 43
8.5 Ökat resande med pendelbåtstrafik 47
8.6 Klimat och förnybar energi i trafiken 47
8.7 Energieffektivisering 50
8.8 Begränsning av buller från kollektivtrafiken 53
8.9 Övriga åtgärder 54
9 Så motverkar vi korruption 55
9.1 Så styrs arbetet 56
9.2 Mål inom antikorruption 57
9.3 Risker inom antikorruption 57
9.4 Genomförda aktiviteter 2019 57
10 Bilaga 1 Trafikentreprenörer 2019 59
10.1 Färdtjänsten 59
10.2 SL-trafiken 59
10.3 SL pendelbåtar 60
10.4 Waxholmsbolaget 60
11 Bilaga 2 Medlemskap i urval 61

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-01-27
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0069/
RS 2019-0242
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Ett aktivt arbete med hållbarhet

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2019.

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess 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. De tio principerna styr också inriktningen på hållbarhetsarbetet.

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 och tillsammans med våra intressenter.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef
Stockholm, den 11 november 2019

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. Waxholmsbolaget kör kollektivtrafik till sjöss 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 dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen i den här rapporten som omfattar SL, Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Spårvägsmuseet.



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 landstingets 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 landstingets 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. Upphandlade trafikentreprenörer, leverantörer och kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen på sidan 19.

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

2.5 Landstinget blir Region Stockholm

1 januari 2019 övertog landstinget det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebar att landstinget fick ett utökat uppdrag för bland annat frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. I samband med det utökade regionala ansvaret ombildades Stockholms läns landsting till region och bytte namn till Region Stockholm.

3 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.

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	

3.1 Värderingsarbetet

Våra värdeord beskriver hur trafikförvaltningen arbetar tillsammans och hur besluten fattas för att nå de gemensamma målen. De ska vara till hjälp när trafikförvaltningen utvecklar morgondagens kollektivtrafik och trafiklösningar, samt förvaltar anläggningar. Gemensamma värderingar hjälper även att attrahera nya medarbetare. En tydlig värdegrund samt en god arbetsmiljö värderas högt vid val av ny arbetsgivare och bidrar också till att personalen väljer att stanna kvar.
Det pågår ett kontinuerligt arbete för att säkra efterlevnad utifrån värdeorden så att de ger ett avtryck i vårt dagliga beteende. Vid flertalet informationsmöten för

de anställda liksom vid chefsmöten återkommer vi till värdeorden och deras betydelse för det gemensamma arbetet.

4 Samverkan med intressenter

Samverkan med andra aktörer i länet är avgörande för att trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen i trafikförsörjningsprogrammet och år 2019 har präglats av ökat fokus på samverkan med flera av de viktigaste intressenterna.

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

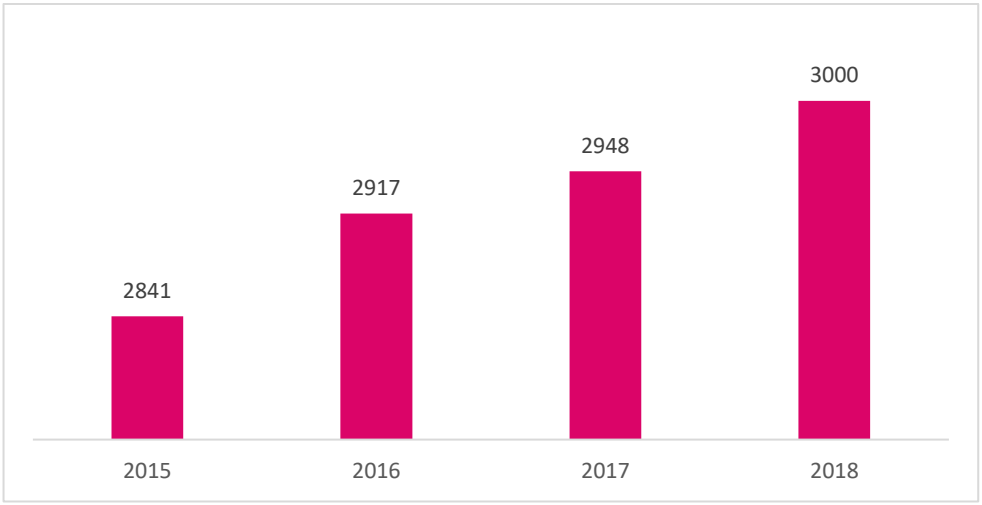
För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Att Stockholm växer kraftigt ökar belastningen på alla delar av trafiksystem i länet.

Trafikförvaltningen gör stora investeringar 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)*	Mål 2020	Mål 2030
Marknadsandel	49 %	51,5 %	54 %

**Rapport resvanor i Stockholms län 2015, resvanorna undersöktes även 2019. Analys av resultaten pågår fram till början på 2020.*



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 landstinget har fullmäktige beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet inom kollektivtrafikverksamheten ska utgå från miljömål i trafikförsörjningsprogrammet samt från landstingets miljöprogram. Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja 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 landstinget 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)

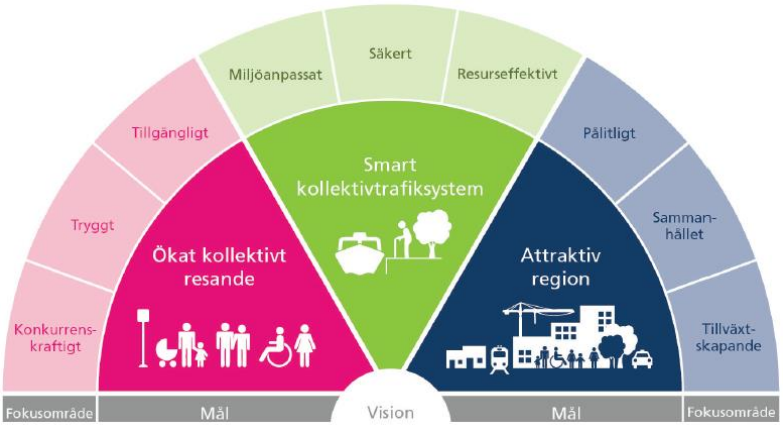
Stockholmsregionens utvecklingsplan har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen och uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion 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 Stockholmsregionens utvecklingsplan och är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det senast fastställda programmet började gälla under 2017. Programmets 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 programmet 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 landstingets 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.

5.2.4 Strategier

Trafikförvaltningen har 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 2019 har Regionledningskontoret påbörjat ett arbete med framtagande av en hållbarhetspolicy. Målsättningen är att regionen ska få en modernare policygrund att agera utifrån. Avsikten är att den nya hållbarhetspolicyn ska ersätta ett antal av de ovan uppräknade policyerna.

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 påverkan på resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn, närboende, påverkan på personalgrupper, arbetsmiljön, konsekvenser ur ett jämställdhets- och/eller jämlikhetsperspektiv). 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 trafikentreprenörer och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Förvaltningens Trafikavdelning har under tidigare år trafikavdelningen utvecklat och samordnat metoder för miljöuppföljning. Implementering dessa har sedan skett under 2019. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Under första tertialen 2019 granskades tillämpningen av dokumentationen för de 4 resterande revisionerna från 2018 (tillämpning av SMAK plan (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet) för 1 entreprenadavtal för fastighetsunderhåll i Tunnelbanan, ett entreprenadavtal för fastighetsunderhåll i Roslagsbanan, samt två entreprenadavtal för underhåll av rulltrappor och hissar). För 2019 planerades 4 revisioner som fokuserar på miljö- och tillgänglighetskrav och av dessa har en revision genomförts helt under T1 (granskning av dokumentation och tillämpning av SMAK plan för entreprenadavtal för underhåll av spärrar och spärrluckor enligt aktuellt underhållsavtal (UH2014), en revision har genomförts delvis (granskning av efterlevnad av miljökrav i tre pendeltågsdepåer) samt en revision på tre bussavtal under tertial 3 (granskning av kravefterlevnad för systematiskt brandskyddsarbete på bussdepåer). Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer genomförs sköts 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.

5.3.3 Sociala krav och uppföljning

De sociala kraven ingår i den ordinarie avtalsförvaltningsprocessen (se ovan) och ska följas upp i den löpande avtalsuppföljningen. Trafikförvaltningen har en checklista för uppföljning av sociala hållbarhetskrav i trafikavtalen och i alla nya avtal ska det finnas en bilaga där krav på rapportering, uppföljning och avvikelsehantering ingår. Idag finns möjlighet till extra revision om uppföljningen visar på många oklarheter eller avvikelser.

Under 2019 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.

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. Beslutade mål inom social hållbarhet

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

**Exklusive det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).*

6.3 Risker inom social hållbarhet

De största utmaningarna kopplade till arbetet med de sociala frågorna finns inom följande områden:

- Trygghet
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Trängsel utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Efterlevnad av landstingets 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.

6.4.1 Utvecklad trygghetsorganisation

Större utmaningar och ökat fokus på trygghet i trafikförsörjningsprogrammet har lett till ett behov av anpassning av trygghetsorganisationen. Under 2018 pågick ett arbete med att förtydliga roller och ansvar, samt att dedikera strategiska resurser inom trygghetsområdet i syfte att möta de nya behoven. Utvecklingsarbetet har fortsatt under 2019 för att kunna öka tryggheten utifrån hela resans perspektiv genom fokus på samverkan med övriga aktörer som exempelvis kommuner och fastighetsägare, polis. SL:s trygghetscentral med trygghetsresurser är navet i det operativa trygghetsarbetet som pågår dagligen.

6.4.2 Trygghetsmätningar

Mätningar av resenärernas upplevda trygghet i kollektivtrafiken sker kontinuerligt. Undersökningarna visar att trygghetskänslan är störst under vardagar mitt på dagen då det är mycket folk i rörelse, men mindre under helgkvällar och nätter. Det finns dock tydliga skillnader mellan män och kvinnor, där kvinnor generellt känner sig mindre trygga. Trafikförvaltningen genomför vartannat år särskilda trygghetsundersökningar för att ta reda på vilka faktorer som påverkar tryggheten. De två huvudsakliga områdena som påverkar resenärers trygghet i och på väg till och från kollektivtrafik är känslan av kontroll samt tilliten till samhället och andra människor.

I känslan av kontroll ingår:

- Att det finns andra människor i närheten
- God utformning av den fysiska miljön
- Uppdaterad trafikinformation i realtid

I tilliten till samhället och andra människor ingår:

- God skötsel av den fysiska miljön
- Stöd till de resenärer som drabbas av brott i eller i anslutning till kollektivtrafik

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.

6.4.3 Strukturerade trygghetsanalyser och Trygg Stations 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-stations” 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.

6.4.4 Trygghetscentral och trygghetsnummer

Via trygghetsnumret når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser. Trygghetsresurserna utgörs av trygghetsvärdar, ordningsvakter och egendomsväktare. Antalet inkommande samtal till trygghetsnumret har ökat successivt i takt med att numret blivit mer känt bland resenärer. Utöver trygghetsresurserna har trafikförvaltningen ett nära samarbete med trafikentreprenörer, polis, SOS-alarm, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer. Tillsammans med dessa skapar trygghetscentralen ett operativt nätverk för trygghet i kollektivtrafiken.

Under 2019 påbörjades ett arbete för att utveckla en chattapplikation som ett komplement till trygghetsnumret. Målet med en chattapplikation är att alla

resenärer ska ges möjlighet att kunna kommunicera med trygghetscentralen på annat sätt än endast via telefon, exempelvis genom SMS-meddelanden. Applikationen kommer att testas i ett pilotförsök i början av 2020.

6.4.5 Förebyggande arbete för minskad skadegörelse

”Helt och rent” är en viktig princip i arbetet med trygghet, eftersom det leder till både ökad trivsel och trygghet. Förebyggande arbete för att minska skadegörelse är därför väldigt viktigt för att öka tryggheten och för att kunna hushålla med skattemedel. Under 2019 har trafikförvaltningen arbetat på olika sätt med att öka kunskapen internt inom den egna organisationen samt externt hos upphandlade trafikutövare om skadegörelse och hur man kan förebygga skadegörelse. Trafikförvaltningen har identifierat och upphandlat tjänster i tre viktiga områden: analystjänster, tekniska lösningar och egendomsväktare för att förebygga och motverka skadegörelse inom kollektivtrafiken i regionen. Dessa tre områden har utvecklats under 2019 och medfört en viss minskning av skadegörelse.

Trafikförvaltningen satsar även på innovation och utveckling inom trygghetsområdet. Ett exempel är det pilotprojekt om utveckling och test av ett automatiserat videoanalyssystem som startades 2018 och som har fortsatt under 2019. Ambitionen är att på sikt kunna införa ett automatiserat analysprogram. Kameror i kollektivtrafiken ska upptäcka och larma vid händelser på grund av suicidalitet och händelser kopplade till obehöriga i spår och depåer.

Tabell 4. Inkomna samtal till trygghetscentralen

År	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal samtal	1 921	5 409	6 732	8 590	11 995	21 088	29 866	36 780	37872

Faktaruta

SL:s trygghetscentral och trygghetsnumret - 020 120 25 25

- 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
- 37872 samtal till trygghetsnumret under 2019
- 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 Satsning på samverkan med kommuner

För att trafikförvaltningen ska ha möjligheter att nå trygghetsmålen i trafikförsörjningsprogrammet behövs samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar både på strategisk nivå och operativ nivå. Utifrån den kartläggning och översyn som genomfördes gällande samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar har samverkan medfört tydligare gränsdragningar samt goda exempel på ökad samverkan i utsatta områden. Målet med översynen är en tydligare modell och arbetssätt gällande trygghetssamverkan. Modellen går att applicera på alla kommuner och övriga identifierade samverkansaktörer som exempelvis fastighetsägare och polis. Syftet är främst att tillsammans med kommunerna skapa fysiska förutsättningar för ett strategiskt och långsiktigt trygghetsarbete så att hänsyn tas till trygghetsaspekter och integration redan i tidiga planeringsskeden.

6.4.7 Trygghetsanalys i Högdalen

Trygghetsanalysen vid Högdalens tunnelbanestation och närområde är ett exempel på lyckad samverkan. Trygghetsanalysen och samverkan med Stockholms stad ledde till ett sommarjobb i samband med ungdomskommissionens arbete i syfte att öka ungas medskapande i stadens trygghetsarbete. Målet med projektet var att, utifrån ungas perspektiv, åstadkomma idéer för ökad trygghet i närområdet vid Högdalens tunnelbanestation.

Gruppen av ungdomar hos Stockholm stad som arbetade med Högdalen ordnade en trygghetsvandring där uppgiften var att identifiera faktorer som skapar trygghet respektive otrygghet. Exempel på otrygghetsfaktorer är dålig

belysning och skadegörelse. Med hjälp av enkäter och intervjuer och den information som samlades in på plats kom kommissionen fram till att det som orsakade otrygghet var att svårigheter att hitta i området, ljussättning och en känsla av oordning. För att öka trygghetskänsla skapades ”Högdalens ledstjärna”, ett innovativt koncept bestående av ljus, ljud och djur för att underlätta orienteringen och skapa en mer ordnad och ljusare miljö i Högdalen. Arbetet med att driftsätta och förverkliga idéer som togs fram av ungdomarna drivs av Stockholms stad och har fortsatt även under 2019.

6.4.8 Branschföreningen Svensk kollektivtrafik

Trafikförvaltningen är aktiv i branschföreningen Svensk kollektivtrafik och medverkar aktivt i nätverket för Trygghet i kollektivtrafiken.
Trafikförvaltningen har delat med sig av erfarenheter rörande arbetsmetoder inom trygghetsområdet och presenterade sin trygghetsresa från 2013 till i dag, samt tog upp förslaget på branschgemensam definition för trygghet: ”Trygghet i kollektivtrafiken är resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik”. Framgångsfaktorer i trygghetsarbetet enligt trafikförvaltningens erfarenhet är ökad samverkan med kommuner och andra samhällsaktörer, att synliggöra resultat, samt att nå ut med information och utbildning till alla som jobbar i trafiken.

6.4.9 Medverkan på We Are Sthlm

För 15:e året i rad medverkade trafikförvaltningen på We Are Sthlm, en ungdomsfestival med målgruppen ungdomar 13–19 år. Syftet med medverkan är att skapa en positiv och långsiktig relation till den prioriterade målgruppen barn och unga så att de fortsätter att resa kollektivt även när de uppnår körkortsåldern. Under festivalen arbetade trafikförvaltningen med att öka kännedomen om trygghetsnumret och uppmuntrade till dialog. Dialogen handlade både om vad trafikförvaltningen kan göra för att öka tryggheten i kollektivtrafiken men också om vad ungdomarna själva kan göra för ökad trygghet.

6.4.10 Kollektivkurage

Eftersom trafikförvaltningen inte kan ha trygghetsresurser överallt dygnet runt krävs det att resenärerna hjälper till att uppmärksamma trygghetscentralen vid otrygga situationer. Trygghetskampanjen med temat ”kollektivkurage”, som genomfördes första gången under 2018 blev mycket positivt uppmärksammad och upprepades därför även hösten 2019.

Syftet med kampanjen var att öka kännedomen om, och användningen av, trygghetsnumret (020-120 25 25). Förhoppningen är även att nå en beteendeförändring med ökat kollektivkurage bland resenärerna. Om resenärerna litar på att deras medresenärer skulle hjälpa dem i en otrygg situation skulle nämligen den upplevda tryggheten öka.

Alla större kampanjer följs upp med en kampanjmätning. Enligt resenärerna var fjolårets kampanj den bästa sedan 2015 när man började mäta, och även 2019 års kampanj mottogs mycket väl av resenärerna. Både 2018 och 2019 ökade antalet samtal till trygghetscentralen under kampanjperioden påtagligt.

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 trafikförvaltningens tillgänglighetsstrateger och funktionshinders-organisationer 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 77 % 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[a] 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.

6.5.3 Teckenspråksfilmer

Trafikförvaltningen har under 2019 publicerat 13 stycken teckenspråksfilmer på sl.se. Huvudfokus är information om villkor och biljetter samt bestående allmängiltiga fakta.

6.5.4 Utbildning

Alla medarbetare på 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. Som ett led i detta arbete har även ordningsvakter samt politiker i regionens Framkomlighets- och tillgänglighetsberedning fått denna utbildning under 2019.

Trafikförvaltningen har startat ett utbildningsnätverk för utbildare från samtliga entreprenörer och leverantörer där trafikförvaltningen i avtalen kräver utbildning inom området social hållbarhet/tillgänglighet. Syftet med nätverket är att ge utbildarna möjlighet till kompetensutveckling och utbyta erfarenheter.

Trafikförvaltningen kan informera om nya krav/ny lagstiftning och fånga upp behov av utveckling och stöd inom till exempel utbildningsmaterial.

---

[a] Läs mer om tillgänglighetsgaranti på ww.sl.se

UITP- konferens (Union Internationale des Transports Publics)
Under den mycket välbesökta UITP-konferensen i Stockholm, juni 2019, presenterades Trafikförvaltningens tillgänglighetsarbete för delegaterna av Trafikförvaltningens tillgänglighetsstrateg.

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.

Yxlan, sjötrafikens nya isgående fartyg, är det andra helt tillgänglighetsanpassade fartyget. Det är byggt helt enligt krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Sedan vintern 2018 trafikerar Yxlan Stockholms norra skärgård. I juni 2019 tog Blidösundsbolaget sitt nybyggda och tillgänglighetspassade fartyg Lux i trafik på pendelbåtlinje 89.

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. Arbetet med 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

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 egen personal, intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och trafikentreprenörer. 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 trafikentreprenörer som trafikförvaltningen träffar avtal med ska genomgå motsvarande utbildning.

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att utbyta erfarenheter och vidareutbilda utbildningspersonalen hos trafikentreprenörer inom området social hållbarhet. Under 2019 har det genomförts flera utbildningstillfällen inom social hållbarhet riktade till trafikförvaltningens personal. Under 2019 har totalt 4 sådana utbildningstillfällen genomförts och 56 anställda har deltagit.

Tabell 5. Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare

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

Faktaruta: Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

Trafikförvaltningen är medlem i nätverket Jämställdhet i transportsektorn (tidigare Kvinnor i transportsektorn), ett nätverk som bildades 2002 för att verka för uppfyllandet av riksdagens mål om jämställdhet inom transportpolitiken. Nätverkets mål lyder: ”Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle”.

6.6.2 Barnkonventionen blir lag 2020

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Trafikförvaltningen arbetar utifrån regionens handlingsplan för arbetet med barnkonventionen, som antogs enhälligt i dåvarande landstingsfullmäktige den 11 oktober 2005.

Detta betyder att trafikförvaltningens verksamhet ska belysa barnperspektivet och anpassa åtgärder efter barns bästa. Barnens bästa ska även vara vägledande i beslutsfattande.

Under 2019 har trafikförvaltningen följt upp egna analyser inom barnperspektivet och sammanställt en vägledning för byggprojekt inom kollektivtrafik och resenärsmiljöer. Syftet med vägledningen är att sammanfatta lärdomar från genomförda analyser och säkerställa ett likartat arbetssätt framöver. Vägledningen innehåller även en sammanfattande kunskapsgrund om trafikmognad, trygghet och säkerhet samt andra viktiga utgångspunkter för utveckling av barnperspektivet i projekt och beslutsunderlag.

6.6.3 Delaktighet och sysselsättning i programmet Roslagsbanan

I oktober 2019 invigde trafikförvaltningens program Roslagsbana ett smådjurshotell vid depån i Vallentuna. Smådjurshotellet består av specialtillverkade holkar för olika arter, till exempel kattuggla, fladdermus och fjäril. Detta projekt har även bidragit till social hållbarhet genom delaktighet och sysselsättning för personer som har svårigheter att komma in på arbetsmarknaden och behöver särskilda insatser för att få ett arbete. Ett gott samarbete med kommunen har varit en framgångsfaktor i detta.

Smådjurshotellet bestående av 300 holkar och s k insektshotell har tillverkats med hjälp av Vallentuna Arbetscoachning, Frösunda omsorg och en snickare på Resarö. Det innebär att alla produkter är tillverkade i närområdet och projektet bidrar till delaktighet och sysselsättning lokalt.

Projektet är en del av kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan som omfattar även byggande av en ny spårdepå i Vallentuna kommun. När detaljplanen för depån i Vallentuna kommun togs fram inrättades ett naturområde. I syfte att förvalta naturområdet på ett sätt som främjar dess naturvärden har trafikförvaltningen valt att installera totalt cirka 300 holkar för olika djur samt insektshotell i det område.

6.6.4 Forskning och utveckling inom social hållbarhet

Under 2019 har trafikförvaltningen bland annat medverkat i referensgrupp för forskningsprojektet om hur kollektivtrafiken kan bidra till tillgänglighet och social rättvisa. Resultatet av projektet presenterades på ett seminarium i november 2019 där alla som arbetar med planering och utredning av kollektivtrafik var inbjudna.

Projektets mål var att studera mobilitetsstrategier hos människor som bor, jobbar eller rör sig inom socialt utsatta områden i Stockholm och Göteborg. Genom fokusgruppsintervjuer, enskilda intervjuer, resedagböcker och mind-maps har forskare i projektet studerat hur kollektivtrafiken och närmiljöer upplevs och används. Resultatet visade att när personer lever under individuella eller socialt ogynnsamma förhållanden såsom dålig ekonomi, hälsa eller tillgång till arbetsmarknad är kollektivtrafiken en särskilt viktig resurs. Risken för social exkludering kan därmed öka om det inte heller finns bra transportmöjligheter.

Syftet med trafikförvaltningens medverkan i projektet har varit att öka kunskapen om socioekonomiskt utsatta gruppers mobilitet och behov av

kollektivtrafik. Det är en del av ett ständigt pågående arbete med att förbättra planeringsunderlag och bidra till en socialt hållbar och rättvis kollektivtrafik.

6.6.5 Trafikförvaltningens arbete med social hållbarhet i bygg- och anläggningsprojekt.

Trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt arbetar med olika aktiviteter och åtgärder som en del av att främja det långsiktiga arbetet som görs inom social hållbarhet. Flera av programmen/projekten har under 2019 aktivt arbetat för att säkerställa ett systematiskt arbetssätt, tillämpat uppförandekod för leverantörer och tagit hänsyn till och integrerat frågor om jämställdhet och jämlikhet, barnperspektiv, tillgänglighet, trygghet och folkhälsa. Exempel på arbete avseende social hållbarhet under året är:

- Tvärbanan Kistagrenen tillämpar uppförandekod för leverantörer i samtliga entreprenadupphandlingar och jobbar aktivt med att identifiera och prioritera sociala risker. Programmet har genomfört revisioner av både entreprenörer och en underentreprenör. Revisionerna har resulterat i ett nystartat internt arbete kring kunskapsspridning avseende bland annat riskanalyser vid val av byggmaterial.
- Roslagsbanan och Saltsjöbanan arbetar för att belysa barnperspektivet och ta hänsyn till barnets bästa genom pågående barnkonsekvensanalyser för både drift- och byggskedet. Programmen har genomfört eller planerar att genomföra dialoger med barngrupper för att samla in barns synpunkter och behov i koppling till frågor om bland annat tillgänglighet, trygghet och folkhälsa. Under 2019 har Roslagsbanan arbetat med att fullfölja barnkonsekvensanalysens föreslag på åtgärder i trafikanordningsplanerna för omläggning av trafik till följd av byggarbeten.
- Tvärbanan Kistagrenen har tillsammans med delegationen mot Segregation färdigställt en socioekonomisk kartläggning för invånare i områden kring tvärbanans sträcka. Kartläggningen syftar till att öka förståelsen för socioekonomiska frågor i programmet och aves även att användas i framtida aktiviteter med fokus på trygghet, sammanhållning och delaktighet.

- Trafikförvaltningens tunnelbanefordonsprojekt C30 har fortsatt arbetet med att säkerställa tryggheten vid utformningen av de nya fordonen. Fokus har huvudsakligen lagts inom tre områden: Att göra fordonets layout mer öppen för att minska risken för att personer hamnar i utsatta positioner, hjälptelefoner har placerats på ett tillgängligt sätt så att samtliga resenärsgrupper ska kunna nyttja dessa och kameraövervakningen har synliggjorts i förebyggande syfte.

6.6.6 *Ökad jämställdhet och jämlikhet med hjälp av samlade effektbedömningar*

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag. Målet är att planering och utveckling av kollektivtrafiken bidrar till en jämställd och jämlik region genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. För att främja en mer rättvis fördelning av investeringarnas nyttor arbetar trafikförvaltningens analyssektion med att identifiera, mäta och beskriva nyttor och effekter med olika utbyggnadsprojekt. Detta görs genom att beskriva hur projektet påverkar jämställdhet, tillgänglighet och folkhälsa. Analyssektionen som arbetar med omvärldsanalys, kundundersökningar, trafikanalys och samhällsekonomi på trafikförvaltningen har en unik samlad kompetens.

Under året har trafikförvaltningen slutfört arbetet med att utveckla ett nytt verktyg för samlade effektbedömningar i samverkan med projektledare och experter inom hållbar utveckling. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken. Bland annat beskrivs nu hur projektet bidrar till trygghet, ökad tillgänglighet för barn, äldre och funktionsnedsatta, samt till jämställdhet och jämlikhet. Här avses såväl kollektivtrafikens utformning som processen för inflytande. Fördelningseffekterna beskrivs ännu översiktligt men det pågår ett utvecklingsarbete för att förbättra denna del, bland annat genom att beskriva hur restidsnyttorna fördelar sig mellan olika geografiska områden.

Utgångspunkten för den samlade effektbedömningen har varit trafikförsörjningsprogrammets mål och fokusområden, målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan samt de nationella målen. Syftet är att på ett övergripande och objektivt sätt kunna jämföra olika investeringar mot varandra. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken. Bedömningen av projekt ska svara på om den föreslagna åtgärden bidrar till en långsiktig hållbar transportförsörjning genom att beskriva hur utvecklingen av transportsystemet påverkar ekologisk, ekonomisk och social

hållbarhet. I alla studier ska en bedömning av måluppfyllelse för den föreslagna åtgärden genomföras. För att arbetssättet ska bli riktigt bra och användbart har ett samarbete och förankringsarbete skett med bland annat analytikerna, projektledarna och experter inom hållbar utveckling. Målsättningen är att arbetssättet ska vara en del av trafikförvaltningens studiehandbok, vilket betyder att alla projekt som omfattas av studiehandboken måste genomföra samlade effektbedömningar.

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 personalfrågor bygger på ambitionen att vara en ansvarsfull och en attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad vi står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara attraktivt att jobba här.

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 Stockholms läns landstings personalpolicy, folkhälsopolicy samt jämställdhets- och mångfaldsarbetet. Trafikförvaltningen följer landstingets policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Som arbetsgivare samverkar och förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de

fackliga organisationerna (Vision, SACO och Ledarna). Verksamheten omfattas av Sveriges Kommuner och Regioners kollektivavtal.
Vid utgången av 2019 var 873 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 823 tillsvidareanställda samt 50 visstidsanställda. Antalet nyanställda externa medarbetare (tillsvidare) under 2019 var 123 varav 58 var kvinnor och 65 män.

Tabell 6. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2017 –2019

	2017	2018	2019
Antal i ledningsgrupp totalt	**11**	**11**	**7**
-varav män	4	4	3
-varav kvinnor	7	7	4
Antal chefer totalt	**66**	**87**	**88**
-varav män	29	41	44
-varav kvinnor	37	46	44
Antal tillsvidareanställda totalt	**718**	**819**	**823**
-varav män	340	385	392
-varav kvinnor	378	434	431

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

	2017	2018	2019
Ledningsgruppen	Männens löner är 14 % lägre än kvinnornas	Männens löner är 9,3 % lägre än kvinnornas	Männens löner är 8,1 % lägre än kvinnornas
Chefer	Männens löner är 5,6 % lägre än kvinnornas	Männens löner är 0,3 % högre än kvinnornas	Männens löner är 2,6 % högre än kvinnornas
Medarbetare	Kvinnornas löner är 9,1 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 11 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10,2 % lägre än männens

7.2 Mål och indikatorer

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

Tabell 8. Beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare

Mål och indikator	Utfall 2018	Mål 2018	Utfall 2019	Mål 2019
Stolta och motiverade medarbetare (SLL medarbetarindex)	78	77	76	77
Mål- och resultatorienterade chefer (SLL ledarskapsindex)	77	78	77	78
Totalindex* stolta och motiverade medarbetare (SLL)	74	75	73	75

**Läs mer i avsnitt 7.4.1 Medarbetarenkät 2019.*

7.3 Risker inom personalområdet

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

- Kompetensförsörjning
- Arbetsmiljö

När det gäller kompetensförsörjning har det under året lagts stort fokus på att utveckla process och arbetssätt kring rekrytering, kompetensplanering och utveckling för att stärka trafikförvaltningens förmåga att kompetensförsörja verksamheten.

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga medarbetarundersökningar för att följa upp upplevelsen av hur arbetssituationen är för medarbetarna och hur uppfattningen kring förvaltningen som arbetsgivare är. För att säkerställa en god arbetsmiljö används det som kommer fram i undersökningen som grund för handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten. I samband med tillväxt inom vissa delar av verksamheten har en platsbrist uppstått som påverkar arbetsmiljön negativt. Ett arbete kopplat till mer flexibelt utnyttjande av de gemensamma kontorsytorna inleds under hösten.

7.4 Genomförda aktiviteter 2019

7.4.1 Medarbetarenkät 2019

I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån på en fortsatt god nivå. Det övergripande index som mäter motivation och hur trafikförvaltningen upplevs som arbetsgivare (MMI) tappar dock markant från 68 till 64. Det index som sammanfattar verksamhetens arbetsklimat ligger på 75. Utvärdering av chefer i medarbetarenkäten visar på ett bra och hållbart ledarskap och TF ledarskapsindex ökar från 77 föregående år till 78 i år.

För första året mäts Hållbart medarbetarengagemang (HME) som är en modell där man tittar på motivation, ledarskap och styrning. Modellen är framtagen av Sveriges kommuner och regioner (SKR) och tillämpas nu inom hela Region Stockholm. HME-index för trafikförvaltningen är 73.

2019 besvarades medarbetarenkäten av 91 procent av alla anställda vilket visar på ett högt engagemang hos medarbetarna och ger ett rättvisande resultat att arbeta vidare med i handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten. De som tycker att arbetsbelastningen är rimlig har sjunkit marginellt från förra årets mätning. Uppfattningen att arbetet sker utifrån förvaltningens värderingar

(samverkan, pålitlighet, öppenhet och kompetens) ligger fortsatt på en god nivå om 75. En ökning till 91 procent som uppger att de har haft utvecklingssamtal och 86 procent har stämt av lönen de senaste 12 månaderna. 84 procent av medarbetarna har en individuell utvecklingsplan vilket är en stor ökning från förra årets 77 procent.

I externa mätningar genomförda av Nyckeltalsinstitutet (AVI och JÄMIX) jämförs trafikförvaltningen med övriga aktörer på arbetsmarknaden avseende olika personalnyckeltal. Årets resultat på 135 poäng (av 180 möjliga) visar att trafikförvaltningen ligger på god nivå jämfört med externa tjänsteföretag som finns med i benchmarking urvalet. TF fick utmärkelsen bäst i branschen bland samtliga regioner och kommuner i årets undersökning.

7.4.2 Värderingarna i fokus

En förutsättning för att förvaltningen 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 2019 inom ramen för våra olika processer i verksamheten.

7.4.3 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är ett prioriterat område i trafikförvaltningens verksamhetsplan. Trafikförvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. Vi konkurrerar med såväl privata aktörer, som andra offentliga organisationer i att attrahera och behålla medarbetare. För att vi ska kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Vi måste också säkerställa gott ledarskap och engagerade medarbetare, bland annat genom arbete med värderingar och vår kultur. Under 2019 är beslut om en första version av en gemensam kompetensförsörjningsplan för trafikförvaltningen planerad.

Under året har 70 medarbetare bytt tjänst internt (57 tillsvidaretjänster och 13 visstidstjänster) vilket motsvarar en tredjedel av alla tillsättningar som gjorts under året. Detta är mycket positivt ur ett utvecklingsperspektiv för såväl medarbetare som organisation.

Trafikförvaltningens bemanning består av såväl anställda som av konsulter eftersom volymen av investeringsverksamheten varierar över tid. Ett fokusområde för trafikförvaltningen är att öka den egna bemanningen i förhållande till antalet konsulter. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med konsultväxling. I första hand har konsultväxling skett av styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Syftet är att få en mer ändamålsenlig balans mellan egen och inhyrd kompetens.

Ett annat inspirerande inslag i verksamheten är de intressanta och utvecklande examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv.

7.4.4 Ledarskapsutveckling

För att trafikförvaltningen ska klara av sitt uppdrag nu och i framtiden behövs rätt bemanning, med bibehållen och utvecklad kompetens. Under året som gått har trafikförvaltningen därför genomfört sitt program för ledarskapsutveckling, för att möta kompetenskraven och dels för att passa in i den regionsgemensamma strukturen för ledarskapsutveckling som bland annat innefattar handledning i grupp för chefer på samma nivå och i nätverk för unga chefer (upp till 38 år).

Alla chefer i organisationen erbjuds löpande utvecklingsinsatser bland annat vid chefsmöten, chefskonferenser och lunchseminarier. I vardagen finns vägledning på intranätet, exempelvis i Chefshandboken.

Den som är ny chef på trafikförvaltningen blir under första året inbjuden till att delta i ett program som ger den grundläggande kunskap som behövs för att klara chefsuppdraget, att skapa nätverk med andra chefer samt med trafikförvaltningens ledningsgrupp. Programmet löper under ett års tid och omfattar fyra block:

1. Introduktion bland annat med förvaltningschefens förväntningar och verksamhetens vision och värderingar. Blocket ska ge förståelse för vad som ingår i chefsrollen samt vilka verktyg och stödsystem som finns att tillgå.
2. Block två behandlar arbetsgivaransvaret med bland annat kopplingen till att politiken styr, arbetsrätt, personalansvar och insikt i de lagar, riktlinjer och principer som styr arbetsgivarrollen.
3. I tredje blocket arbetar deltagare med ledarrollen, med bland annat målarbete, leda sig själv och andra, kommunikation, feedback och ökad förmåga att leda i överensstämmelse med fattade beslut, organisera och utveckla verksamheten inom givna ekonomiska ramar och fastställd

verksamhetsplan samt ökad insikt om eget och andras beteende som grund för både ett gott ledarskap och medarbetarskap.

Sista momentet ska ge ökad kunskap om regionens uppdrag och styrning samt regionledningens syn på ledarskap. Denna heldag ökar möjligheten till lärande nätverk då det är en regionsgemensam dag.

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 Hållbarhet. Verktyg för att hantera arbete och stress på ett mer hållbart sätt och möjlighet att följa med på konstvandring eller gå på improvisationsteater. I samband med hälsoundersökningen har ett pilotförsök genomförts för 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.

7.4.6 Mångfald på arbetsplatsen

HR har till följd av ny lagstiftning förändrat förvaltningens rekryteringsprocess i syfte att öka träffsäkerheten samtidigt som vi minskar risken för ofrivillig diskriminering. Rekrytering är en komplex process med en uppenbar risk att välja bort en kompetent person utan att ens vara medveten om det. Förändringarna rör tydligare mallar, objektiva urvalstest, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerade arbetssätt. Utbildning och workshops för förvaltningens chefer har också genomförts under året.

7.4.7 Samlokalisering

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 2019 har den första etappen genomförts genom att en del av verksamheten har flyttat till Ulriksborgsgatan.

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 ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. 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 av biobränslen eller el som kommer från förnybara källor. Trafikförvaltningen arbetar också proaktivt för att effektivisera energianvändningen i både fordon och fastigheter. Mycket stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna. 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 att förebygga och effektivisera. Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet 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 avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras.

Riktlinjerna säkerställer ett likartat arbetssätt utifrån miljömålen, Stockholms läns landstings styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna, samt säkerställer egenkontroll enligt miljöbalken. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar.

8.2 Mål och indikatorer

Resultatet av målen och indikatorerna inom miljö- och energiområdet i trafikförsörjningsprogrammet och miljöprogrammet presenteras i tabellen nedan. För mer utförlig information om utfallet av miljömålen sammanställer trafikförvaltningen årligen även en miljöredovisning där samtliga miljömål redovisas till landstinget och trafiknämnden. Denna finns tillgänglig via www.sll.se/kollektivtrafik

Tabell 9. Beslutade mål inom miljöområdet

	Utfall 2018	Utfall 2019	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel, procent	49	49 [a]	51,5	54
Andel förnybar energi i kollektivtrafik, procent	91	91	95 [e]	100
Andel förnybar energi i fastigheter, procent	89	94 [b]	95 [e]	100
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basårsvärde 2011, procent	11	16	10 [e]	15
Minskad energianvändning i fastigheter, procent	7,5	13,2 [b]	10 [e]	30
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll jämfört med basårsvärde 2017, procent	-21	+282 [c]	30 [e]	-
Andel miljöbedömda material och produkter som används vid byggnation, procent	97	94 [d]	50 [e]	-
Andel miljöbedömda byggmaterial och produkter som uppfyller kriterier för ”accepterad” eller ”rekommenderad” enligt Byggvarubedömningens kriterier, procent	83	82	90 [e]	-
Minskat utsläpp av partiklar, procent	40	46	50	75
Minskat utsläpp av kväveoxider procent	51	54	50	75
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	Utredning pågår		-	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

a) Kollektivtrafikens marknadsandel enligt resvaneundersökningen 2015. En ny nationell resvaneundersökning har genomförts under år 2019 av myndigheten Trafikanalys och resultaten för Region Stockholm gällande marknadsandel av motoriserade resor samt färdmedelsfördelning för samtliga resor kommer presenteras under våren 2020.
b) Siffrorna för 2017, 2018 och 2019 års energiförbrukning och andel förnybar energi är baserade på den procentuella förändringen av energiförbrukning mellan år.
c) En kvalificerad bedömning är att ökningen beror på en successivt förbättrad inrapportering från trafikutövare och drift- och underhållsleverantörer mellan år. Det finns därmed sannolika skäl att tro att inrapporteringen för basåret 2017 varit bristfällig och att den summerade siffran för år 2017 egentligen skulle ha varit betydligt högre. Detta i sin tur innebär dock att beräkning av måluppfyllelse för miljömål 10 enligt Miljöprogram 2017-2021 inte kommer att kunna genomföras på ett kvalitetssäkrat sätt med nuvarande siffror. Trafikförvaltningen kommer att utreda detta ytterligare under år 2020 och därefter fatta beslut om hur en kvalitetssäkring av måluppfyllelsen ska säkerställas.
d) 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 vara lägre än den redovisade siffran.
e) Dessa indikatorer har år 2021 som etappmål enligt miljöprogrammet.

8.3 Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Ökat kollektivt resande
- Energieffektivisering
- Miljöbedömning av material och produkter som används vid byggnation
- Minskat buller från tunnelbana och lokalbana
- Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier (läs mer i miljöredovisningen).

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 2019 i följande avsnitt.

8.4 Ökat kollektivt resande

8.4.1 Växande stad

En av trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hänga med. År 2030 beräknas antalet invånare i regionen ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner till närmare 2,9 miljoner. En ökad befolkningsmängd innebär ett ökat tryck på trafiksystemen i länet. När Stockholm växer måste därför kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljöanpassade, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver. Ur ett hållbarhets-perspektiv 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.

8.4.2 Regionbildningen

Från 2019 ombildades Stockholms läns landsting till Region Stockholm och tog över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär att regionen fått ett utökat uppdrag bland annat för frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. För att regionen ska uppfattas som en part och tala med en röst är det extra viktigt att regionens förvaltningar samverkar och har en gemensam hållning i kontakt med kommunerna.

8.4.3 Samverkan med kommuner

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna. Kommunerna har

planmonopol och ansvarar för den fysiska planeringen. För en effektiv kollektivtrafiklösning måste trafikförvaltningen involveras tidigt i den kommunala planeringsprocessen. 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. En tät bebyggelse medför underlag till en effektivare kollektivtrafik i jämförelse med en väldigt utspridd bebyggelse-utveckling. Så många potentiella resenärer som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektivtrafik.

8.4.4 Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län

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. Det är viktigt att kollektivtrafiknätet anpassas i tid och finns tillgänglig i nya stadsdelar så att nyinflyttade väljer kollektivtrafiken istället för bilen. I samband med etablering av nya bostadsområden kan byggherren och/eller kommunen välja att själv bekosta busstrafiken innan resenärsunderlaget är tillräckligt stort.

8.4.5 Framkomlighetskommissionen

Trafikförvaltningen har ett uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. I syfte att ta ett helhetsgrepp kring framkomligheten med buss inrättades en framkomlighetskommission under 2018 där representanter från politiken och tjänstemän från både trafikförvaltningen och Stockholms stad är med. I detta arbete krävs samverkan med kommunerna i stort. Förutsättningar för att busstrafiken ska komma fram handlar om hur färdvägar planeras så att bussarna inte hindras. Detta kan exempelvis göras genom inrättande av busskörfält och signalprioritering i gatukorsningar.

8.4.6 Kollektivtrafikplan och nya trafiksystem

Under 2019 har det pågått ett arbete med att ta fram en kollektivtrafikplan som har 2050 som horisontår, planen beräknas bli klar under 2021. Den huvudsakliga frågan att besvara i den nya kollektivtrafikplanen är hur kollektivtrafiken i regionen bör planeras för att nå målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan och trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikplan 2050 ska säkra en systemsyn på kollektivtrafikens utveckling och korrelation mellan mål respektive åtgärder. Det finns även ett behov för regionen att kommunicera en

målbild – dvs hur målen ska nås fysiskt och geografiskt till övriga regionala aktörer.

Trafikförvaltningens planeringssektion arbetade under 2019 fram förslag till koncept för nya trafiksystem. I en växande Stockholmsregion kommer fler att behöva resa till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta skapar stora utmaningar för regionens transportsystem. Fler ska kunna och vilja resa med hållbara och kapacitetsstarka färdmedel, istället för att välja bilen. Trafikförvaltningen har en viktig uppgift i att utveckla ett attraktivt utbud av kollektivtrafik. Förvaltningen behöver utveckla och renodla attraktiva produkter som möter resenärernas preferenser och behov, produkter som upplevs vara i framkant och som betraktas som en integrerad del av samhällsbyggandet. Trafikeringskoncept, eller kollektivtrafikprodukter med tillhörande varumärke, behöver utformas utifrån ett systemövergripande perspektiv, där varje del bidrar med en pusselbit till att möta regionens samlade behov av kollektivtrafik. I konceptet tas hänsyn till hur resmönstren kommer att förändras då de regionala kärnorna har utvecklats.

8.4.7 Nya pendelbåtslinjer

En pendelbåtsutredning togs fram 2018. Budget för 2019 lyfter fram ytterligare några nya linjer att köras under 2019. Syftet med utökade pendelbåtslinjer är både att erbjuda kortare resvägar och att avlasta det belastade transportnätet på land där bland annat den övriga kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem och högt kapacitetsutnyttjande vid dygnets maxtimmar.

8.4.8 Resenärsstatistik

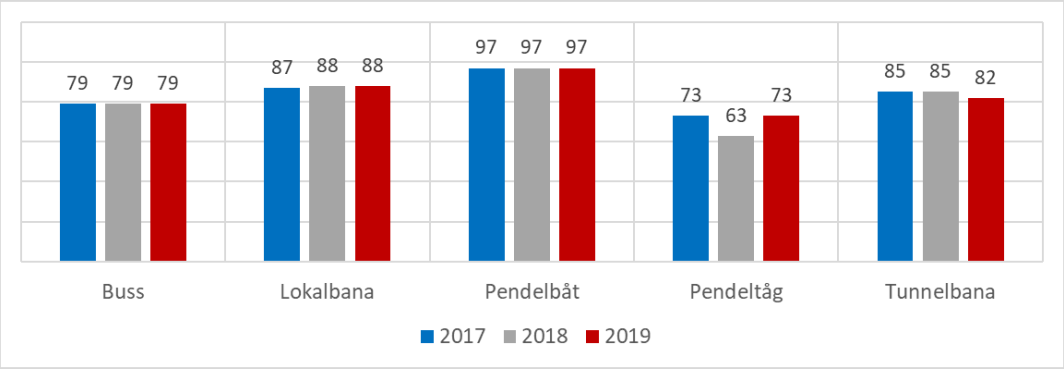
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in och viktas i drivkraftsanalyser som ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag. Analyssektionen samarbetar med trafikavdelningen och kommunikation avseende analyser och prognoser för hur kunderna vill resa i framtiden. Målet är att trafikförvaltningen själva ska kunna genomföra fler analyser utifrån befintlig fakta i stället för att köpa tjänsten. Ett arbete har gjorts med att utveckla analysmodeller så att flera parametrar än restidsvinster och förluster kan värderas och redovisas i samlade effektbedömningar.

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet. Under 2015 färdigställdes den senaste resvaneundersökningen för Stockholms län, RVU 2015. Under år 2019 gjordes en ny resvaneundersökning och resultat kommer att redovisas år 2020.

8.4.9 Upplevd kvalitet i kollektivtrafiken

Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombord-undersökning som mäter nöjdheten bland resenärerna på samtliga trafikslag. Undersökningen genomförs för att säkerställa kontinuerlig verksamhetsuppföljning och avtalsreglering för den upphandlade trafiken. Genom kundundersökningens resultat kan trafikförvaltningen få kunskap om resenärernas nöjdhet och följa utvecklingen över tid. Mätningen omfattar nöjdheten med linjen och nöjdheten med turtäthet, tidhållning, störningsinformation, städning av fordon och stationer, trängselsituationen ombord på fordonen, personalens bemötande och förmåga att svara på frågor samt förares körsätt. Även nöjdhet med SL som helhet mäts.

Insamlingsmetod är pappersenkäter ombord på fordonen och cirka 13 000 slumpmässigt utvalda resenärer svarar varje månad. Resultaten redovisas månatligen, per tertial och per år. För att kunna presentera resultat för sammanslagningar av insamlingsområden och speciellt uppgifter för hela länet måste materialet viktas. Antalet påstigande per avtalsområde från föregående år används som viktning för alla trafikslag. Tunnelbana och buss har flest antal resenärer jämfört med övriga trafikslag och står för 80 procent av resandet. Nöjdheten för dessa trafikslag har därför störst påverkan på totalvärdet för den allmänna kollektivtrafiken på land och pendelbåtar.



Figur 6. Andelen nöjda resenärer i procent per trafikslag

8.5 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 res-mönster 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.

8.6 Klimat och förnybar energi i trafiken

Klimatförändringen är en av de svåraste utmaningarna som människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Till 2030 är målet i trafikförsörjningsprogrammet 100 procent förnybar energi för all kollektivtrafik, både på land och till sjöss.

8.6.1 Energistrategier

Sverige är världsledande i omställning till biodrivmedel och SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige. Vid övergången till förnybara drivmedel har trafikförvaltningen arbetat utifrån

en drivmedelsstrategi som bygger på att använda flera olika drivmedel. Syftet med strategin är att driva utvecklingen av förnybara drivmedel samtidigt som det är ett sätt att minska riskerna.

Biodiesel kan antingen bestå av HVO[b] som i huvudsak baseras på restprodukter eller av RME[c] som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara. HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än drivmedelsbolagen har kapacitet att producera och leverera, risken finns därför att priset kommer öka. I denna eventuella prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Det finns även en farhåga att förändringar i lagstiftningen avseende ingående komponenters klassning och spårbarhet under en övergångsperiod kan minska tillgången av hållbarhetscertifierad HVO på marknaden. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende markanvändning.

8.6.2 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Sedan början av 2017 går hela bussflottans ca 2100 bussar 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 andel (RME och etanol). Under 2019 fick en av SL:s trafikutövare vissa problem med leveranser av biodiesel på grund av driftproblem hos drivmedelsleverantören och blev då tvungen att tillfälligt köra bussar på fossil diesel.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har nu blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Att omställningen kommer i detta senare skede beror dels på att drivmedlet HVO nu kommit på marknaden, vilket sjötrafiken är hänvisad till, och dels till viss del på skattetekniska skäl som gör förnybara drivmedel dyrare inom sjötrafiken. Övergång till förnybart drivmedel är ett viktigt politiskt beslut. Sjötrafiken beräknas att nå målen som är beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan. En ökning från 20 till 50 % förnybar andel i drivmedlet var tänkt att genomföras i sjötrafiken under 2019 men blir av först under januari 2020 på grund av budgettekniska skäl.

Genom samverkan med staden och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till längre än 15

[b] Hydrerad Vegetabilisk Olja
[c] Rapsmetylester

minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel, minskar emissioner och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen genomförs byte till motorer som uppfyller strängast utsläppskrav om motorbyte är aktuellt.

Den 1:a juli 2018 infördes reduktionsplikt för bland annat diesel i Sverige. Detta får till följd att färdtjänsten endast kan redovisa riksgenomsnittet 20 procent förnybart drivmedel även om den faktiska inblandningen i tanken är högre.

Elenergin för tågdriften är 100 procent förnybar. Den produceras uteslutande av vattenkraft i enlighet med Järnvägsnätsbeskrivningen. 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 stationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

Tabell 10. Mål för andelen förnybart drivmedel inom Sjötrafiken

Mål i budget	2017	2018	2019	2020	2021
Förnybart drivmedel inom Sjötrafiken, procent	20	20	50	50	90

8.6.3 Förnybar energi i fastigheter

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. I syfte att bidra till nationella målen med ökad andel förnybar el och minskad CO2 belastning har en utredningsstudie om fastighetsnära förnybar energiproduktion upprättats och redovisats för Trafiknämnden (TN). Trafiknämnden fattade utifrån studiens rekommendationer beslut om att upphandlingsdokumentation för solel som tjänst ska arbetas fram med start i tretton depåer. TN fattade också beslut om att ge svar på kvarstående osäkerheter som påverkar lämpligheten och tidplan för implementering på åtta av depåerna. Slutlig upphandling kan förväntas under 2021 när ärendet prioriterats gentemot arbetsbelastning och budget. Tänkt leverans bör passa väl i tid för andra samverkande aktiviteter på ett antal av depåerna. Studien visade också att lönsamhet finns för infravärme och bergvärme men att CO2 effektiviseringen per satsad krona är högst för Solkraft – i synnerhet när nu färdig solel från depåtaken ska köpas.

Från samma utredningsstudie fattades också beslut om att upprätta en planeringsstudie för energieffektivisering där också effektförsörjningen har betydelse för förnybar energi och CO2 belastning. Här kartläggs prioriterade uttagsmönster och effektuttag. När rekommenderade åtgärder vidtagits är bedömningen i det här skedet att SL kommer bidra mer direkt och mer fortvarigt med CO2 reduktion än idag då klimatneutral el och ”normal” fjärrvärme köps årligen. Det görs genom att SLs verksamheter belastar total effektdistribution i mindre utsträckning under tider då Sveriges behov av mer el och fjärrvärme är hög. Delar av SLs verksamheter har i sammanhanget mer belastande uttagsmönster än andra verksamheter (ex bussramper, markvärme m m)

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. Under året har förnybara alternativ tagits fram och påvisats vara lönsamma utifrån livscykelkostnad till den största kvarvarande oljepannan som försörjer Mörbydepån.

8.7 Energieffektivisering

8.7.1 Energieffektivisering i fastigheter

En utmaning i att driva energieffektiviseringsarbetet är att avtalen med trafikentreprenörer som ansvarar för drift och underhåll ser olika ut. En annan är att flera leverantörer verkar inom en depå respektive bytespunkt med olika ansvar och intressen. Ambitioner i senare avtal utgår från att ge trafikentreprenörer drivkrafter att reducera energianvändningen under hela avtalsperioden såväl i själva trafiken som i fastigheter och infrastruktur. Det handlar bl a om att se var nyttan respektive kostnaden finns, på kort och lång sikt, och lägga kostnaden där den gör mest nytta. Nedan framgår några av de aktiviteter som utförts under 2019:

- Uppdateringar i nya trafikavtal (from E34-E38) görs med krav både på att arbete bedrivs systematiskt och att energianvändningen faktiskt når kravställd nivå.
- De allmänt hållna kraven på energieffektivisering för ett flertalet befintliga avtal görs tydliga genom att lagstadgade energikartläggningar utförs och åtgärder från dessa tas om hand – se stycket om energikartläggning nedan.
- Principer för hur åtgärder i förvaltningens egendom kan medfinansieras av trafikutövare med bibehållen lönsamhet tas fram.

Trafikförvaltningen har ett omfattande fastighetsbestånd med spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Inte sällan utnyttjas lokaler som från början inte var avsedda för denna typ av verksamhet. Det finns därför mycket att göra i form av anpassningar och åtgärder, som till exempel energioptimering av lokalerna.

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.

En projekteringsanvisning med tillhörande modell för att kunna verifiera energiprestanda efter nybyggnation och större ombyggnationer av depå påbörjades under 2019. Underlaget ställer dels krav i projektet men också gör det möjligt att erfarenhets återföra goda exempel för energispar på depåer.

8.7.2 Energikartläggning

Omfattande energikartläggningar i enlighet med lagstiftning om energikartläggning för stora företag har utförts på flera avtal. Trots att det är klarlagt att lagstiftningen inte är helt bindande för trafikförvaltningen har förvaltningen valt att använda kartläggningarna för att forma energiplaner för prioriterade delar av verksamheten. Energiplanerna definierar bl a vem som ansvarar för vilka åtgärder och under vilka perioder. Nedanstående aktiviteter har utförts under året:

- Kartläggningar och energiledningsplaner för de fem första trafikavtalen som innefattar ca 40 procent av busstrafiken och Roslagsbanan, ligger nu som grund för energieffektiviseringskrav i motsvarande trafikavtal.
- MTR och Arriva har också utfört energikartläggningar som grund för sitt kommande systematiska energiledningsarbete avseende energi för trafik och fastighet.
- För sjöfarten påbörjades energiledningsplaner och kartläggningar av MS Ballerina med start för linje 82 under 2019.

8.7.3 Automatiserad rapportering av energiförbrukning

Trafikförvaltningen har samlat en omfattande översyn av entreprenörernas inrapportering av energiförbrukning. Upphandlingsunderlag har tagits fram för ny tjänst som efter att ha tagits i drift ska hämta in energimätdata från energileverantörer. Tjänsten ska ge modernt stöd för inrapportering av manuella

undermätare och ge möjlighet till relevanta energiuppföljningar från och med 2020. I första hand kommer statistiköverföringen ske automatiserat istället för manuellt månadsvis, för att få en kontinuerlig kontroll på förbrukningen. I förlängningen är det även önskvärt med en högre upplösning – energiförbrukning per timme. Förhoppningen är att få en fördjupad förståelse för hur förbrukningen varierar, till exempel beroende av vilka installationer som förbrukar värme eller energibesparing vid en åtgärd.

8.7.4 Elbussutredning och bussavtal

Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Trafikförvaltningen har sedan 2016 bedrivit ett omfattande utredningsarbete avseende energieffektivisering och eldrift av bussar.
Syftet är att utreda om elbussar är ett bra alternativ för kollektivtrafiken i Stockholms län. Utredningen utgår från de elektriska lösningar som finns kommersiellt tillgängliga och omfattar bland annat olika tekniker för laddning såsom trådladdade, ändhållplatsladdade eller depåladdade bussar. I utredningen presenteras tre scenarier för olika grad av elektrifiering samt vilken teknik och infrastruktur som krävs.

Målet är 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. I början av 2019 fattade politikerna ett inriktningsbeslut i enlighet med utredningens förslag.

Utredningen är så pass omfattande att den är intressant för andra kollektivtrafikmyndigheter, trafikoperatörer och busstillverkare. Resultatet av utredningen har legat till grund för kravställning av energieffektivisering och eldrift i trafikförvaltningens fyra genomförda bussupphandlingar under 2019.

8.7.5 Energieffektivisering i fordon

Fordonen i kollektivtrafiken använder stora mängder energi, inte bara för att drivas framåt på spår, vatten eller väg, utan även för att hålla behagliga temperaturer och säkra god luftkvalitet.

Vid alla genomförda bussupphandlingar ställs numera krav på energieffektivisering relativt förutsättningarna i respektive avtalsområde. Det är upp till trafikutövaren hur de genomför effektiviseringen. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, elbussar, innovativ teknik och antal passagerare i bussarna.

8.8 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.

Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av egenkontrollen. 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 infrastrukturen.

8.8.1 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.

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 förvaltningen med nationella myndigheter och högskolor inom järnvägsteknik och samhällsplanering.

8.8.2 Bullerskyddsåtgärder i Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan

Trafikförvaltningen har handlat upp 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 året är:

- Beslut har tagits om att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna för att åtgärda skrikljud.
- Slutförda studier för bullerskyddsåtgärder utmed Tvärbanan och Nockebybanan.
- Program Roslagsbanan och Saltsjöbanan har i princip slutfört bullerskyddsarbete. Lokala åtgärder på bostäder har utförts under året och endast enstaka fastigheter kvarstår. Byggnationen av en bullerskyddsskärm vid Neglingedepån senareläggs då bygglovet upphävdes efter överklagan av närboende.

8.8.3 Övervakningssystem för tunnelbanan

Ljud- och vibrationsutrustning monteras 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.

8.9 Övriga åtgärder

8.9.1 Svallreducerande åtgärder

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 konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete.

I stort sett 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.

8.9.2 Miljöbedömning av material och produkter

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens 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.

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. Tillsammans finns det större möjligheter att påverka bedömningssystemet så att det uppfyller de gemensamma behoven. I dagsläget saknas många av de produkter som används i verksamheternas bygg och anläggningsprojekt i systemet. Men förhoppningen är stor om att systemet ska komma till verklig nytta när fler produktkategorier omfattas. Utveckling av byggvarubedömningen pågår löpande, både bedömningskriterier och grunderna för bedömningar blir bättre och tydligare.
Inom regionen har arbete med prioritering av produktkategorier har påbörjats. Detta då många produkter inom främst anläggningsprojekt saknas

Utvecklingen av bedömningssystemet i kombination med en anpassning till mer anläggningsspecifika produktkategorier är nödvändig för att trafikförvaltningen ska kunna nå de uppsatta målen om bedömning av material och produkter.

9 Så motverkar vi 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 t ex 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. Trafikförvaltningens 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.

Inga oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2019.

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.

9.4 Genomförda aktiviteter 2019

9.4.1 Information till verksamheten

Under 2019 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om aktuella ämnen. Exempel på sådan information är sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor, information om styrdokumentet samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

9.4.2 Utbildning

Utbildningen ”Förvaltningskunskap” är obligatorisk för samtliga nyanställda och erbjuds även till konsulter inom trafikförvaltningen. Den ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korruption.

Löpande utförs även andra interna utbildningsinsatser. Under 2019 har, i likhet med föregående år, bl a antikorruptionsfrågor ingått som en del i chefs- och ledarutvecklingsprogrammet för nya chefer.

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.

I likhet med tidigare år skickade trafikförvaltningen under år 2019 sommar- 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.

10 Bilaga 1 Trafikentreprenörer 2019

10.1 Färdtjänsten

Färdtjänst med taxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi hela 2019 men även Taxi Stockholm från den 1 april 2019.
Rullstolstaxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi, Samtrans, Sirius Humanum, Ekerö Taxi, Haninge-Nynäs Taxi, Södertälje Taxi
Bårtaxi (liggande transport): Samtrans
Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir
Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss

10.2 SL-trafiken

Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer.

10.2.1 Arriva Sverige

Arriva är trafikutövare för både tåg och bussar i SL-trafiken.
Inom tåg är de trafikutövare på: Nockebybanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan och Roslagsbanan
Inom busstrafiken i: Danderyd, Bromma, Ekerö, Solna/ Sundbyberg, Sollentuna, Täby Vallentuna, Vaxholm, Österåker. T.o.m. 2019-06-20 även Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna

10.2.2 Keolis Sverige

Keolis Sverige AB kör bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort, Stockholms innerstad/Lidingö samt i Nacka/Värmdö

10.2.3 Nobina

Nobina är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Järfälla/ Upplands-Bro Norrtälje, Nykvarn, Södertälje Tyresö, Handen och Nynäshamn.

10.2.4 Transdev

Transdev kör fr.o.m. 2019-06-21 bussar i SL-trafiken i: Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna

10.2.5 MTR

MTR Tunnelbanan och MTR Pendeltågen AB är trafikutövare på tunnelbanan respektive pendeltågen i SL-trafiken.

10.2.6 Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan

10.3 SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:
Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB

10.4 Waxholmsbolaget

Omkring halva flottan är egenägd och resterande hyrs. Trafiken utövas av dessa företag: Nya Skärgårdsbolaget 2017 t o m 20190931, Blidösundsbolaget AB, Utö Rederi AB, Madam Rederi AB, SeaCab Möja AB och Ingmarsö Sjötjänst AB.
Pendelbåtstrafik (linje 81): Strömma Turism och Sjöfart AB
Gods: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB
Helikopter: Arlanda Helikopter AB

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-01-27
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0069/
RS 2019-0242
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

11 Bilaga 2 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