Region Stockholm

Färdtjänstverksamheten

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-27

Ärende
FTN 2019/9

Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Färdtjänstnämnden
2020-02-19 punkt 6

Verksamhetsberättelse 2019 per december

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till verksamhetsberättelse för färdtjänstnämndens verksamhetsområde enligt bilaga.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 27 januari 2020 samt verksamhetsberättelse 2019 per december inklusive bilagor.

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att godkänna verksamhetsberättelse 2019 per december för färdtjänstnämndens verksamhetsområde.

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef för trafikförvaltningen

Färdtjänstnämnden

Verksamhetsberättelse

December 2019

Innehållsförteckning

1. Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser per december 5

2. Styrning och ledning 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Styrning av nämnd/bolag 6
2.3 Mål och uppdrag 8
2.3.1 Långsiktigt hållbar ekonomi 8
2.3.2 En hållbar region Stockholm 8
2.3.3 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare 12
2.3.4 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 14
2.4 Intern kontroll och regelefterlevnad 18
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 18
2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen 18
2.4.3 Försäkran 19
2.4.4 Regelefterlevnad 19
2.5 Anmodan 25
2.6 Produktivitet 26

3. Verksamhet 27
3.1 Verksamhetsförändringar 27
3.2 Resande i särskild kollektivtrafik 27

4. Ekonomi 29
4.1 Resultat 29
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 31
4.3 Investeringar 32
4.3.1 Ny- och ersättningsinvesteringar 33
4.4 Balansräkning 33
4.5 Kassaflödesanalys 33

5. Risker och möjligheter 33

6. Pågående rättsprocesser (tvister) 34

7. Ledningens åtgärder 34

8. Övrigt 34

9. Förväntad utveckling 2020 35

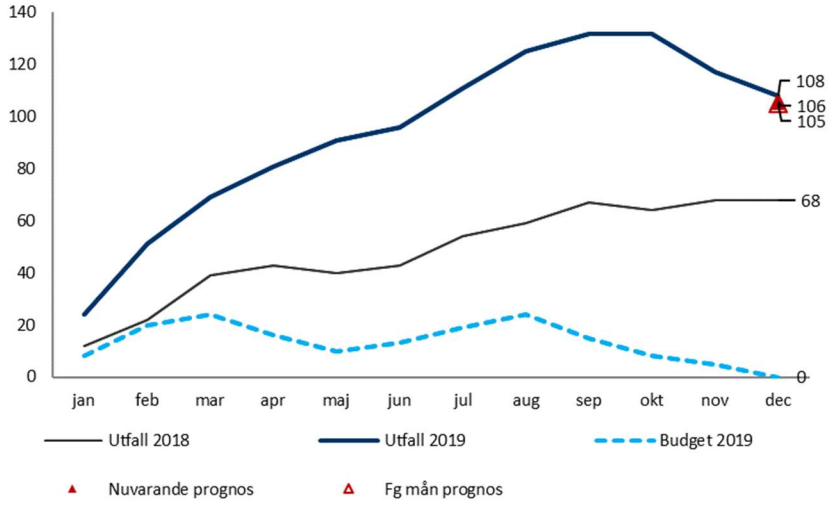
10. Nämndbehandling..... 36

1. Inledning

Färdtjänstverksamheten rapporterar till färdtjänstnämnden från och med 2019. Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafik för personer med tillstånd till färdtjänst. Resorna utförs av upphandlade taxi-, buss- och specialfordonsföretag. I färdtjänstverksamheten ingår även vissa sjukresor och tjänsteresor. I färdtjänstverksamhetens redovisning ingår kostnader för utförd trafik, upphandlad beställningscentral och kundservice för färdtjänst och sjukresor samt kostnader för verksamhetens IT-system, personal och informationsproduktion.

Färdtjänstnämnden gick in i år 2019 med en budget i balans. Årets resultat för färdtjänstnämnden uppgår till 108 mkr att jämföra med en årsbudget på 0 mkr. Det förbättrade resultatet mot budget om 108 mkr beror främst på lägre trafikkostnader 137 mkr. Trafikkostnaderna för sjukresor överstiger däremot budget, vilket genererar högre intäkter från Hälso-och Sjukvårdsförvaltningen. För vidare analys se avsnitt 4.1 Resultat.

Diagram: Resultat 2019 jämfört med resultat 2018 och budget 2019. Utfallet per dec är +108 mkr. Prognosen per helår uppgår till 106 mkr.



Investeringsutfallet uppgår till 13,1 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 22 procent jämfört med budget. Årets prognos uppgår till 38,3 mkr jämfört med 58,6 mkr. Detta är en konsekvens av beroenden till andra projekt vars tidplaner har blivit förskjutna.

1.1 Väsentliga händelser per december

Under året har det skett ett antal väsentliga händelser inom verksamheten där ett urval återges nedan.

- 1 januari begränsades tilldelning av fritidsresor till 500 för resenärer med tillstånd för rullstolstaxi samtidigt som en högre tilldelning av färdtjänsttaxi till 216 fritidsresor skedde.

- 1 april genomfördes avtalsstart för färdtjänsttaxi där Taxi Stockholm, Sverigetaxi Stockholm och Taxikurir Stockholm är leverantörer.

- 1 juli infördes förändring av tilldelningen av resor för resenärer med tillstånd för färdtjänsttaxi. Detta ger resenären en ökad flexibilitet i nyttjandet av sina resor.

- 1 juli infördes reviderade Riktlinjer för färdtjänsten.

- Nya avtal tecknades för rullstolstaxi, beställningscentral och kundservice för färdtjänst och sjukresor med avtalsstarter 2020.

2. Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Allmänt om nämnden

Färdtjänstnämnden ansvarar för Region Stockholms särskilda persontransporter vilket innebär resor för personer med funktionsnedsättning enligt lag (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner, samt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, vad avser färdtjänstresor.

Färdtjänstnämnden ska planera och löpande följa upp de särskilt anordnade persontransporterna med utgångspunkt från aktuell lag samt vad som fastställts regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och regional utvecklingsstrategi.

Region Stockholms sjukresor, enligt lag 1991:419 om resekostnadsersättning vid sjukresor, utförs enligt regionfullmäktiges beslut i färdtjänstsystemet och efter budget hörande till Hälso- och sjukvårdsnämnden och ett avtal mellan förvaltningarna. Hälso- och sjukvårdsnämnden har efter fullmäktiges beslut (nuvarande regionfullmäktige) budgetansvar för sjukresorna och färdtjänstnämnden utföraransvaret.

Färdtjänstnämnden ska meddela tillstånd för färdtjänst och därtill hörande villkor, och upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten.

Nämnden ska samverka med regionens kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, övriga myndigheter, kollektivtrafikföretag, samt med företrädare för pensionärer och personer med funktionsnedsättning.

Till stöd för färdtjänstnämnden finns ett färdtjänstutskott som primärt har att hantera tillstånd till färdtjänst och personärenden.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

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

I förvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för särskilda persontransporter i Regionen. Förvaltningen ansvarar för upphandling, styrning och uppföljning av avtal.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för särskilda persontransporter i Region Stockholm. Ansvaret för färdtjänst inom länets 26 kommuner har i enlighet med bestämmelser i lag (1997:736), och lag (2010:1065) om kollektivtrafik, överlåtits på Region Stockholm genom särskilt reglerande avtal med kommunförbundet StorSthlm. Färdtjänstnämnden och trafikförvaltningen ansvarar för upphandling, styrning och uppföljning av avtal.

Beställarstyrning
All trafik utförs av företag som färdtjänstnämnden upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt, är det avgörande att färdtjänstnämnden har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som färdtjänstnämnden sluter avtal med.
Till skillnad från sedvanlig kollektivtrafik som upphandlas enligt LUF försörjningsupphandling upphandlas särskilda persontransporter enligt LOU Lag om offentlig upphandling.

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar färdtjänstnämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål, uppdrag och aktiviteter. Färdtjänstnämnden köper förvaltningsstöd av trafikförvaltningen som är gemensam förvaltning för färdtjänstnämnden och trafiknämnden. Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag/aktiviteter från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan.

Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser. Verksamhetsplanen följs upp genom tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras. Styrningen grundar sig på ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål uppnås.

I Region Stockholms miljömål och miljöprogram stipuleras de hållbarhetsmål som ska styra organisationens arbete under kommande år. Andra styrdokument beskriver på olika detaljnivåer hur arbetet med måluppfyllelse ska drivas. I återkommande ledningsrapporteringar redovisas arbetets framdrift samtidigt som interna och externa revisioner belyser områden som kan förbättras eller effektiviseras.

2.3 Mål och uppdrag

2.3.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

Färdtjänstnämnden fokuserar på sin kärnverksamhet och använder sina resurser på ett effektivt sätt. Expertstöd nyttjas endast vid tillfälliga arbetstoppar.

Ett resultat i balans

Färdtjänstnämndens verksamhet går in i år 2019 med en budget i balans. Årets resultat för färdtjänstnämnden uppgår till 108 mkr att jämföra med en årsbudget på 0 kr. För analys kring resultatet, se avsnitt 4.

Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar

Det positiva kassaflödet från rörelseresultatet täcker drift och ersättningsinvesteringar.

Hållbar investeringsutveckling

Färdtjänstnämnden verkar för en god kostnadskontroll där prioriteringar av investeringsmedel är tydliga och hållbara för framtiden.
En god utgiftskontroll på investeringar är nödvändig, liksom att tydliga prioriteringar av nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar görs för att säkra en hållbar kostnadsutveckling.

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen är ett fortsatt prioriterat område inom trafikförvaltningen.

2.3.2 En hållbar region Stockholm

Trafikförvaltningen arbetar inom hållbarhetsområdet genom tillämpningen av ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige, bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021 där Region Stockholm har krav på fossilfrihet vilket färdtjänstnämnden ska arbeta långsiktigt för att uppnå.[1]

Social hållbarhet

Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund.

[1] Färdtjänstnämnden har ingen egen personal utan köper tjänster ifrån trafikförvaltningen.

Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde fullmäktige
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja		●	Ja	Ja
Kommentar Under 2019 har färdtjänstverksamheten slutfört tillgänglighetsanpassningar på webbportalen för resenärer och kundsystemet Mina Sidor. Tillgänglighetsanpassningen innebär att webbportalen utöver att den kan användas med många olika hjälpmedel som används för att navigera på hemsidor även är mer tydlig i sin utformning och därmed enklare för resenärer att använda för att beställa sina resor. Möjligheten för resenärer att logga in med Bank-ID på webbportalen Mina Sidor även förberetts för att kunna börja använda Bank-ID under 2020. Se avsnitt Innovation under Fördjupad uppföljning av En hållbar region Stockholm.					

Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska

Färdtjänstnämnden arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

Färdtjänstnämnden äger inga fastigheter och har inte något att rapportera.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde fullmäktige
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp) *(Regionfullmäktige)*	0		▬	>=0	>=-16
Kommentar Färdtjänstnämnden äger inga fastigheter.					

Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Färdtjänstnämnden kommer i enlighet med rekommendationer från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att utreda om det är möjligt att ta fram en totalförsvars–och pliktplaceringsplan för färdtjänst och sjukresor. Arbetet för detta startar under 2020.

Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet

Färdtjänstnämnden fokuserar på verksamhetsuppföljning, effektivisering, digitalisering och användarvänlighet och detta arbeta kommer att fortsätta under 2020.

Uppdrag från Regionfullmäktige	
✔ Avslutad	**Utse innovationsansvarig**
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag	
Kommentar	
Trafikförvaltningen har utsett en innovationsansvarig vilka färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån.	

Fördjupad uppföljning av En hållbar region Stockholm

Digitalisering - Ledning och styrning
Den digitala transformationen av trafikförvaltningens verksamhet pågår med full kraft.[2] Digitala lösningar är vitala komponenter inom allt från administration till att fysiskt transportera resenärer inom Region Stockholm.

Den digitala transformationen är i första hand en förändring av arbetsmetoder, processer och kompetens. Den inkluderar hela verksamheten och alla kontrakterade underleverantörer, operatörer och entreprenörer. I stort sett samtliga verksamhetsutvecklande initiativ inleds med att definiera en arbetsprocess som helt eller delvis kan realiseras med hjälp av digitala lösningar. Den resulterande arbetsprocessen med tillhörande digital lösning kräver normalt helt eller delvis ny kompetens i de olika processtegen.

För att transformera Trafikförvaltningen på ett snabbt och effektivt sätt har ett antal strategiska vägval gjorts och planer har successivt genomförts. Trafikförvaltningen har därmed uppnått:

- *Ökat fokus på digitala lösningar* genom att etablera en IT-avdelning med uppdrag att driva den verksamhetsövergripande digitala transformationen.

- *Ökad kontroll* genom en förvaltningsövergripande hantering av all verksamhets- och digital utveckling. Inom denna process beslutas vilka projekt med digitala inslag som ska initieras och deras framdrift monitoreras.

[2] Färdtjänstnämnden har ingen personal utan köper tjänster från trafikförvaltningen.

- *Kortare tid från idé till leverans*. Den digitala utvecklingsprocessen har anpassats för att stödja agilitet och samtidigt ge en säkrare driftsättning.

- *Ökad kompetens internt*. Ett stort antal medarbetare har anställts för att bedriva utveckling av digitala lösningar inom några kritiska områden, exempelvis IT-produktionsledning, projektledning, arkitektur, UX, användargränssnitt, biljett och betalsystem, integrationer, webb- och digitala applikations lösningar.

- *Stabil produktion*. För att garantera en stabil och kostnadseffektiv produktion av IT-tjänster har modeller, processer och arbetssätt justerats. Utöver detta har avtalsstrukturer kartlagts. Ett driftavtal som omfattar Trafikförvaltningens hela IT-miljö har ingåtts, vilket kommer att medföra bättre leveranser till en lägre kostnad.

Digitaliseringsinitiativ

- En digital applikation för färdtjänstverksamheten har utvecklats under året och är avsedd att lanseras första kvartalet 2020. I den första versionen kommer det att bli möjligt att logga in för att ange sina personuppgifter och vissa preferenser, boka och avboka resor samt se kommande och genomförda resor. Appen testas inledningsvis för Android-telefoner och en version för IOS tas fram i anslutning till detta.

- Under året har ett nytt sammanhållet systemstöd för kundärenden, orderhantering och produkthantering färdigställts. Systemet riktar sig till såväl trafikförvaltningens privatkunder och företagskunder som till färdtjänstverksamhetens kunder. Systemet skapar förutsättningar för en effektivare kund-, order- och kampanjhantering. Även möjligheterna till verksamhetsuppföljning och statistik har förbättrats. Det nya systemet innebär därutöver att färdtjänstnämnden inom detta område har säkerställt en hantering som följer GDPR-lagstiftningen.

Digitalisering - Realisering av förväntade nyttor

Samtliga digitaliseringsinitiativ är del av den förvaltningsövergripande verksamhetsplanen. Framdriften av planen följs upp i leda och styra processen. Inom ramen för denna process följs även att stort antal indikatorer upp. Dessa indikatorer har som syfta att säkerställa den övergripande måluppfyllnaden.

Innovation
Under 2019 har färdtjänstverksamheten slutfört tillgänglighetsanpassningar på webbportalen för resenärer och kundsystemet Mina Sidor. Tillgänglighetsanpassningen innebär att webbportalen, utöver att den kan användas med många olika hjälpmedel som används för att navigera på hemsidor, även är mer tydlig i sin utformning och därmed enklare för resenärer att använda för att beställa sina resor. Möjligheten för resenärer att logga in med Bank-ID på webbportalen Mina Sidor har förberetts för att det ska bli möjligt att börja använda Bank-ID under 2020.

Under året har en gemensam beställningstjänst för olika digitala beställningskanaler skapats. Detta kommer också underlätta vidareutveckling av färdtjänstverksamhetens beställningsflöden, då en ändring i beställningstjänsten kan nyttjas i samtliga av de digitala beställningskanalerna.

En digital applikation har också tagits fram för färdtjänstbeställningar, och börjat användas av en utvald grupp resenärer som ska vara med och bekräfta att appen fungerar enligt de förväntningar resenärer har innan appen görs tillgänglig för samtliga färdtjänstresenärer. Den initiala reaktionen är att appen mycket väl överensstämmer de förväntningar de har. Appens framtagande har varit resenärsfokuserat och mycket resurser har lagts på att göra den tillgänglighetsanpassad och lätt att använda.

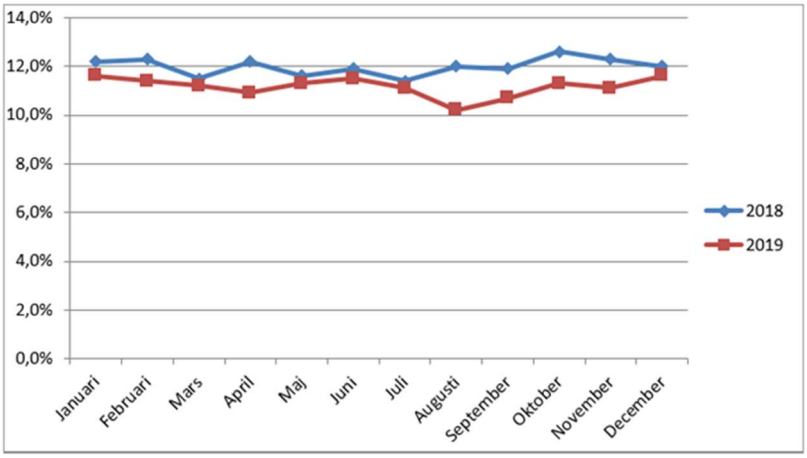
E-faktura har införts för sjukresor, vilket betyder att resenärer, deras anhöriga och förvaltare nu kan anmäla sig för att ta emot fakturor både för färdtjänst och sjukresor

2.3.3 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare.[3] Det är viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. Personalomsättningen visar en positiv minskande trend och ligger vid årets slut på 11,6 procent, något under 2018 års värde.

[3] Färdtjänstnämnden har ingen egen personal utan köper tjänster från trafikförvaltningen.

Diagram: Personalomsättning



En förutsättning för att förvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Värderingsarbetet fortsatte under 2019 inom ramen för våra olika processer i verksamheten.

För att utvärdera målet attraktiv arbetsgivare utförs varje år en medarbetarenundersökning i form av en medarbetarenkät. 2019 besvarades medarbetarenkäten av 91 procent av alla anställda vilket visar på ett högt engagemang hos medarbetarna, och som även hjälper till att arbeta vidare för att vara en attraktiv arbetsgivare. I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån på en fortsatt god nivå.

Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden. Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö.

Systematisk kompetensförsörjning

För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Under 2019 har en första version av en gemensam kompetensförsörjningsplan tagits fram vilken ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och kompetensutveckling. Kompetensförsörjningsplanen fastställdes innan årsskiftet och blir från och med 2020 styrande för förvaltningen.

Regionen Stockholms modell för kompetensplanering KOLL med systemstödet ProCompetence är implementerat och PU-samtalen för 2019 genomfördes med stöd av systemet. Ett enhetligt arbetssätt och digitalisering stödjer därigenom utvecklingen av medarbetare och stärker kompetensförsörjningen.

En satsning har gjorts för att stärka trafikförvaltningens förmåga att rekrytera träffsäkert och effektivt. Detta har skett genom utveckling av rekryteringsprocessen, utfasning av externa rekryteringsleverantörer samt uppbyggnad av en egen rekryteringsfunktion.

2.3.4 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Färdtjänstnämnden ansvarar för indikatorn Nöjda resenärer särskild kollektivtrafik och målet återfinns även i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Attraktiva resor

Nöjdheten med särskild kollektivtrafik mäts i en separat kundundersökning ANBARO, och redovisas per månad. Indikatorn redovisar utfallet på svar från 26 färdtjänstresenärer som kontaktas via telefon dagen efter sin utförda resa och får svara på frågor om den specifika resan.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Nöjda resenärer - särskild kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	86%	86%	●	>=86%	>=86%
Kommentar Andelen nöjda resenärer inom särskild kollektivtrafik är 86 % vilket innebär att vi uppnått målvärde för året. Nöjdheten varierar mellan månaderna och vi ser en korrelation mellan nöjdhet och den ökande tidspassningen med anledning av nytt avtal för färdtjänsttaxi. Arbete för att stabilisera värdet på en hög nivå pågår löpande.					
Punktlighet - särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	89%	87%	◆	94%	
Kommentar Tidspassningen har ökat med anledning av nya avtal med ökad tillgång till bilar samt högre ersättning vilket bidrar till att tidspassningen ökat. Vid vissa tider och områden finns fortsatta utmaningar med tidspassning vilket gör att årsvärdet blir 89 % vilket understiger målvärdet med 5 procentenheter. Löpande arbete pågår för att förbättra tidspassningen där den understiger målvärdet.					

Uppdrag från Regionfullmäktige	
▶ Pågående enligt plan	**Utvärdera dessa förändringar: fritidsresor, ökad flexibilitet att välja mm**
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag	
Kommentar	
Färdtjänstnämnden har i juni fått information om resultatet av begränsning av resor till 500 fritidsresor för rullstolstaxi.	
Flexibel tilldelning för färdtjänsttaxi har införts 1 juli 2019 och en utvärdering kommer att redovisas för nämnden under våren 2020.	
✔ Avslutad	**Utreda hur resegarantin kan utvecklas**
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag	
Kommentar	
Nytt avtal med andra incitament kopplat till Resegarantin infört 1 april. Utvärdering av Resegarantin har redovisats för nämnden under hösten.	
▶ Pågående enligt plan	**Utreda förutsättningarna för att överta ansökningsprocessen för färdtjänsttillstånd**
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag	
Kommentar	
Trafikförvaltningen har under hösten 2019 tagit fram en uppdragsanalys för att tydliggöra ramarna för uppdraget. Med utgångspunkt i denna initieras en projektbeskrivning med start december 2019. Utredning är beräknad att påbörjas i början av 2020. För att möjliggöra en mer enhetlig och rättssäker ansökningsprocess i länet behövs grundläggande förutsättningar först utredas. Utredningen kommer definiera vad som ingår i en rättssäker ansökningsprocess och kartlägga förutsättningarna för detta i dagens organisation. Detta kommer göras utifrån ett huvudman- och ett individperspektiv. Samverkan med regionens kommuner och med olika intresseorganisationer kommer vara en viktig del i utredningen. Utredningen kommer sedan att presenteras för färdtjänstnämnden i slutet av 2020.	

Trygga resor

Trygga resenärer är ett nytt mål för färdtjänstnämnden från och med augusti 2018.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde fullmäktige
Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	70%	67%	◆	>=71%	
Kommentar					
Målvärdet för andel trygga resenärer är 71 % och utfallet för 2019 är 70 % vilket innebär att värdet understiger målet med 1 procentenhet. Det ökande värdet under 2019 kan delvis kopplas ihop med den ökande tidspassningen med anledning av nytt färdtjänsttaxiavtal. Målvärde för 2020 höjs till 76 % och arbete har påbörjats inom färdtjänstverksamheten för att utreda vilka aktiviteter som ska genomföras för att ytterligare öka resenärens upplevda trygghet.					

Effektiva resor

Antalet resor understiger målet vilket beror på minskat antal rullstolstaxiresor med anledning av införande av reglering till 500 resor och att det gamla färdtjänsttaxiavtalet gällde under kvartal 1 vilket resulterade i lägre tillgång till fordon samt sämre tidspassning vilket gav ett minskat resande för färdtjänst.

Antal resenärer med tillstånd för Färdtjänst har ökat med 593 tillstånd till 68 354 och understiger måltalet om 71 000 tillstånd. Färdtjänstverksamheten ger tillstånd till de som uppfyller kraven för färdtjänst vilket innebär att vi inte styr mot att uppfylla måltalet.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde fullmäktige
Antal resor total - särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	3 968	4 071	◆	4 317	
Kommentar Antal resande är 2,5 procent lägre jämfört med föregående år. Minskningen berör främst färdtjänsttaxi där leveranserna har varit sämre för främst tidspassningen vardagar mellan kl.15-18 vilket påverkat resandet. Detta förklaras främst av sämre tidspassning avseende färdtjänsttaxi med anledning av att ett begränsat antal fordon funnits till förfogande. Efter april när det nya taxiavtalet trädde i kraft ökade tillgängligheten med fler fordon, vilket har påverkat resandet och från maj har utfallet av antalet resor varit högre än motsvarande period 2018, dock var minskningen under det första kvartalet så stort att antalet resor förblev på en låg nivå för helåret. Fler färdtjänstresenärer med tillstånd för rullstolstaxi har vid förändringen från resor efter behov till 500 resor i större utsträckning än tidigare använt sig av sjukresekort vilket innebär att sjukresor ökar.					
Färdtjänst - antal resenärer/tillstånd *(Nämnd)*	68 354	67 761	◆	71 000	
Kommentar För antal tillstånd fortsätter värdet att ligga på en relativt låg nivå.					

Tillgänglig och sammanhållen region

För att många av Stockholmsregionens medborgare ska kunna ta sig till arbete, studier, förtroendeuppdrag och fritidsaktiviteter krävs det att de har tillgång till en väl fungerande färdtjänst.

Möjligheten att utöka den anropsstyrda närtrafiken som ofta trafikerar de områden där många äldre bor, ska påbörjas under 2020. En anropsstyrd närtrafik förväntas ge resenären en mer trygg och tillgänglig resa.

Uppdrag från Regionfullmäktige	
▶ Pågående enligt plan	**Ta fram en ny färdtjänst-applikation**
LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 49	
Kommentar	
Lansering av App med grundläggande funktioner görs under kvartal 1 2020. Under hösten har appen arbetas fram tillsammans med representanter för intresseorganisationer och experter på tillgänglighet, under december kommer appen användas av ett antal utsedda resenärer som test och lansering sker till samtliga resenärer under januari 2020. Presentation av App har gjorts för färdtjänstnämnden 11 december.	
▶ Pågående enligt plan	**Bättre möta resenärer med särskilda behov**
LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 50	
Kommentar	
En del i att möta resenärers med särskilda behov är att ta fram en utvecklingsplan för färdtjänsten, vilket trafikförvaltningen gör under 2020. Utifrån antagen utredning Framtida inriktning färdtjänst påbörjas också ett arbete kring nytt trafikhanteringssystem under hösten 2020, målsättningen är att implementera systemet i samband med nästa avtalsstart 2022.	

2.4 Intern kontroll och regelefterlevnad

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Färdtjänstnämnden arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll innebär att planen föregås av en riskanalys inom färdtjänstverksamheten.[4] Arbetet för 2019 har utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Risker beskrivs inom färdtjänstverksamheten utifrån målen. Resultatet presenteras i planen för intern kontroll som visar riskläget och föreslagen riskhantering. Riskerna framtagna för färdtjänstnämnden ställs sedan mot riskerna avseende de övergripande styrningsfrågorna och ledningens toleransnivå då förvaltningschefen tillsammans med ledningsgruppen prioriterar och eventuellt konsoliderar riskerna. De mest väsentliga riskerna selekteras ut till den slutliga planen för intern kontroll. Den färdigställda planen för intern kontroll tas upp för beslut i färdtjänstnämnden.

För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom färdtjänstnämnden. Uppföljningarna görs tertialsvis och redovisas i särskild ordning till färdtjänstnämnden och till regionledningskontoret.
Regionfullmäktige har under 2019 fastställt riktlinje för intern kontroll inom Region Stockholm.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förmågan att uppfylla verksamhetens mål. Trafikförvaltningen har ett pågående arbete med att ta fram en huvudprocesskarta och är en del av starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.

En gemensam sektion för Risk och intern kontroll håller även på att byggas upp inom trafikförvaltningen för att på så sätt ytterligare stärka upp arbetet. Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Sammanfattningsvis visar en analys av färdtjänstnämndens riskarbete att de risker som bedöms ha störst påverkan på verksamheten återfinns inom områden rörande kompetensförsörjning, bristande tillgänglighet av förare

[4] Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen och har ingen egen personal.

och sänkt förtroende för färdtjänstleveransen. Vidare påvisar riskbedömningen att det finns en viss risk för ökat resande, IT störningar samt intrång i system. Dessa risker har löpande följts upp enligt plan. Färdtjänstnämndens samlade bedömning av de övergripande riskerna visar att om en eller flera av dessa materialiseras bedöms de inte innebära en kritisk verksamhetspåverkan.

2.4.3 Försäkran

Färdtjänstnämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för intern kontroll LS 1303-0431/ bilaga 5 i budget för Region Stockholm.

2.4.4 Regelefterlevnad

Styrande dokument

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar för den verksamhet förvaltningen administrerar. [5]Region Stockholms styrning av förvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och investeringsstrategi.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS).

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, riktlinjer och utvecklingsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner. Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige), bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav inom hållbarhetsområdet. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

Säkerhet

Inom området säkerhetsskydd har trafikförvaltningens säkerhetsskyddsanalys från 2015 uppdaterats och fastställts i ny version under 2019. Säkerhetsskyddsanalysen har utmynnat i en säkerhetsskyddsplan som anger inom vilka områden/verksamheter som

[5] Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen och har ingen egen personal.

förvaltningen behöver vidta olika former av säkerhetsskyddsåtgärder. Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet har så kallade säkerhetsskyddsavtal träffats med entreprenörer som kommer att bedriva säkerhetskänslig verksamhet. Inför varje upphandling görs numera en särskild säkerhetsskyddsbedömning för att avgöra om upphandlingen helt eller delvis behöver omfattas av säkerhetsskyddsavtal.

Inom trafiksäkerhetsområdet genomförs ett löpande arbete med bland annat översyn och ajourhållning av regelverk och styrande dokument och uppföljning av säkerhetsarbetet inom förvaltningen och hos förvaltningens entreprenörer. En helt ny trafiksäkerhetspolicy för färdtjänstverksamheten har tagit fram och fastställts av färdtjänstnämnden i december 2019.

Informationssäkerhet
I enlighet med Region Stockholms informationssäkerhetspolicy, LS 1112-1733, har förvaltningen under 2019 arbetat fram och fastställt en handlingsplan för informationssäkerhet. Arbetet enligt planen fortsätter under 2020. Under 2019 påbörjades ett informationsklassningsprojekt som inleddes med en förstudie. Arbetet med att klassa trafikförvaltningens information kommer att genomföras under 2020. Utbildning inom informationssäkerhetsområdet tillhandahålls via Lärtorget.

Under året har även ett arbete med att följa upp trafikavdelningens informationssäkerhet startats. Mätningen har genomförts med hjälp av regionens compliance-portal. Arbete med att både identifiera och korrigera åtgärder kopplat till identifierade gap sker under 2020. Efterlevandsarbetet på verksamhetsnivå det vill säga att följa upp informationssäkerheten kommer utökas till flera avdelningar under 2020.

Under 2019 har ett arbete startats gällande incidenthantering och lika så riskhantering. Arbetet väntas fortgå under hela 2020. Båda uppgifterna ingår i handlingsplanen för informationssäkerhet.

Krisberedskap
Inom ramen för den återupptagna totalförsvarsplaneringen har trafikförvaltningen deltagit i en samverkanskrisövning kring händelser inom kärnkraftsområdet. Trafikförvaltningen har under året också genomfört en större krisledningsövning med motspel där även externa aktörer och entreprenörer deltog. När det gäller krisledning har trafikförvaltningen påbörjat en översyn för att anpassa trafikförvaltningens arbetssätt till NATO-modellen, i likhet med övriga myndigheter och organisationer inom regionen.

TF har i samverkan med Regionledningskontoret genomfört en KRSA (Klimat, Risk- och Sårbarhetsanalys) i enlighet med Lag (2006:544) om

kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

Antikorruption
Lärarledda utbildningar rörande muta och korruption riktade mot nyanställda har genomförts fyra gånger under 2019 enligt plan. Som extra utbildningsinsatser kan nämnas dels ett flertal tillfällen särskilt riktade till projektverksamheten (IP), dels ett tillfälle riktat till nya chefer inom ramen för trafikförvaltningens ledarskapsprogram. En informationssatsning har gjorts på intranätet med syfte att uppmärksamma riskerna kring muta och korruption vid deltagande på mässor. Årligt jul- och sommarbrev riktade till våra leverantörer har skickats i vanlig ordning.

Inköp
Förvaltningen har uppdaterat styrande dokument (inkl. delegationsordning) i överensstämmelse med policy för inköp, LS 2017–1197, samt riktlinjer för inköp, LS 2018-0667. Förvaltningen deltar i regionens arbete med att klargöra kategoristyrning och hanteringen inom de olika förvaltningarna.

Uppförandekod för leverantörer
Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Under 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.

Delaktighet för personer med funktionsnedsättning
Arbeten för att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgrupper fortsätter. Genom löpande samverkan med funktionshindersorganisationerna och pensionärsorganisationerna prioriteras och säkerställs kvaliteten för tillgänglighetssatsningarna.

Tillgänglighetsarbetet följs upp med hjälp av tillgänglighetsdatabasen enligt fastställda kriterier enligt indikator Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt i Trafikförsörjningsprogrammet.

Arbeten för ökad tillgänglighet under 2019:

- Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) samverkar med utsedda representanter från funktionshindersorganisationerna.
- Tillgänglighetsutbildningen som är obligatorisk för trafikförvaltningens anställda fortsätter som planerat.
- Teckenspråksfilmer har arbetats fram och publicerats på sl.se.
- Pilotprojekten som kallades *Buss till buss* och *Väskbärning på Centralstationen fastställdes* i juni 2019 och är nu en del av det ordinarie ledsagarutbudet.
- En ny insikts- och bemötandeutbildning har tagit fram. Den har hållits för ordningsvakter och för politiker från beredningen för tillgänglighet och framkomlighet.
- Ett nätverk för entreprenörernas utbildare inom social hållbarhet och tillgänglighet har startats.
- Den blåa färgen på digitala plattformsskyltar har förbättrats i samverkan med Trafikverket och Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län.
- En lösning för hörbar information och plattformsplacering vid kort tåg har tagits fram och implementerats också den i samverkan med Trafikverket och Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län.
- Filmen *Tryggare bussresa för dig som senior* har tagits fram i samarbete med Keolis AB.

Jämställdhet och jämlikhet (inklusive HBTQ)

Regionens trafikförsörjningsprogram för Stockholms län innebär att kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kollektivtrafiken strävar efter att vara ett attraktivt resealternativ oavsett ålder, kön eller förmåga. Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, reviderade riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

Folkhälsa
Trafikförvaltningen har ett ansvar att bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion genom att leverera en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. En grundförutsättning för att leverera en attraktiv kollektivtrafik för alla är ett aktivt och systematiskt arbete med tillgänglighet, jämställdhet och trygghet. Detta görs exempelvis genom att ställa sociala krav vid upphandlingar och i tidiga skeden av projekt. Strukturerad uppföljning av krav sker löpande enligt en generell process med metodstöd och checklistor. I utredningar, studier, rapporter och tjänsteutlåtanden beskrivs sociala konsekvenser, såväl positiva som negativa. Syftet är att identifiera och kunna minimera negativ påverkan samt att hitta positiv påverkan som trafikförvaltningens verksamhet har på samhället. Genom att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik ökar individens möjligheter att delta fullt ut i samhället, att nå rekreationsmål och hälsobefrämjande inrättningar. Kollektivtrafiken drivs också på ett så miljöskonsamt sätt som möjligt med fokus på reduktion av störande buller samt reduktion av utsläpp till luft, mark och vatten.

Nationella minoriteter
Trafikförvaltningen samarbetar med Regionstyrelsens förvaltning och övriga delar av Regionen kring frågor om nationella minoriteters rättigheter.

Barns rättigheter
Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Trafikförvaltningen har länge arbetar utifrån regionens handlingsplan för arbetet med barnkonventionen för att belysa barnperspektivet, anpassa åtgärder efter barns bästa och låta barnens bästa vara vägledande i beslutsfattande. Barnkonventionen ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

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, säkerställa ett likartat arbetssätt framöver och skapa en sammanfattad kunskapsgrund om bland annat trafikmognad, trygghet och säkerhet. I E40-projektet (kommande tunnelbaneavtal) pågår ett arbete för att ta fram en barnkonsekvensanalys som syftar till att säkerställa att barnperspektivet beaktas i planering av upphandlingen av ny trafikoperatör samt att barn får komma till tals i processen och i beslut som berör dem. Detta ska säkerställa att trafikoperatören tar hänsyn till barnets bästa i all planering och

genomförande av den bemannande verksamheten, som service, bemötande och kommunikation.

2.5 Anmodan

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.

RS 2018-1077

ÅR 2019

Färdtjänstnämnden köper förvaltningstjänster från trafikförvaltningen. För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Handboken ska vägleda organisationen i tillvägagångssätt vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter.

Under 2016 infördes dagboksrapporteringskrav/TF:s timdagboksmall (minimikrav) för konsultfakturor. Månadsvis görs ett slumpmässigt urval på fakturor för att följa upp att timdagbok biläggs konsultfakturan och att konteringen är korrekt.

I verksamhetsplan är målet att minska användningen av konsulter. Uppföljning av konsulter (antal och kostnad) är en del av månadsuppföljningen och fördjupat i samband med ledningsrapporteringen tertialvis.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i landstingets tertial-, delårs- och årsrapportering.

RS 2018-1077

ÅR 2019

Insatser inom investeringsstyrning fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen och förbättrat systemstöd. Ett Investeringsråd har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget. Under 2020 kommer fokus vara att implementera Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och IT-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.

RS 2018-1077

ÅR 2019

1) Handlingsplanen för informationssäkerhet fastställd av FC 2019-04-26.

Punkten 2018:01 i handlingsplanen ”Beslut om införande av ledningssystem för informationssäkerhet” är avklarad (genom handlingsplanens fastställande).

Punkten 2018:06 i handlingsplanen ”Informations- och IT-säkerhet i projekt och upphandlingsprocessen” är påbörjad genom att vi numera har nya uppdaterade informations- och it-säkerhetskrav i våra upphandlingar.

Arbetet med att genomföra de olika punkterna i planen fortsätter under 2020.

Pågående enligt plan

Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.

RS 2018-1077

ÅR 2019

Trafikförvaltningen har 2018 genomfört en Risk- och sårbarhetsanalys (RSA) rörande tunnelbanans känsligaste anläggningsdelar. Rapporten hanteras nu av Trafikavdelningens BEST-sektion. Även brandskyddet har inventerats för tunnelbanan och åtgärdsplaner är framtagna av trafikavdelningen för brister som inte kunnat åtgärdas omgående.

Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet aktualiseras även risk- och hotbilden mot verksamheten ur ett antagonistiskt perspektiv genom en uppdatering av TF:s säkerhetsskyddsanalys. Vi har även genomfört riskworkshops i arbetet med att uppdatera den regionövergripande RSA kring extraordinära händelser, som ska tas fram varje mandatperiod. Inför alla trafikupphandlingar och drift- och underhållsupphandlingar sker en ”särskild säkerhetsskyddsbedömning” (enligt SÄPO:s föreskrifter) för att utröna huruvida upphandlingen helt eller delvis behöver omges av säkerhetsskyddsåtgärder.

2.6 Produktivitet

Färdtjänstens trafikkostnader har ökat med 3,7 procent jämfört med föregående år, kostnaderna har ökat med anledning av nytt taxiavtal och indexökning samtidigt som det skett en minskning av antalet resor. Antal resor uppgår till 2882 (tusental) resor vilket innebär en minskning med 12 procent jämfört med föregående år, vilket främst är kopplat till införande av begränsning av antalet resor för resenärer med tillstånd för rullstolstaxi samt bristande leveranser inom färdtjänsttaxi under kvartal 1 med anledning av bristande tillgängligheten av bilar. Antal resenärer med tillstånd för färdtjänst uppgår till 68 354 tillstånd, vilket är en ökning om 0,9 procent jämfört med föregående år.

3. Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

1 januari 2019 begränsades tilldelning av fritidsresor till 500 för resenärer med tillstånd för rullstolstaxi och båtaxi samtidigt som en högre tilldelning av färdtjänsttaxi till 216 fritidsresor skett.

I juni förändrades även tilldelningen av resor för färdtjänsttaxi så att den blev mer flexibel efter samverkan. Den nya tilldelningen innebär att de 216 resorna omfattar en grundtilldelning på 72 resor och 144 resor som fördelas per kvartal, så kallade kvartalsresor.

Hur 216 fritidsresor för färdtjänsttaxi fördelas under året;

- 1 januari fylls resesaldo på med 108 fritidsresor.
- 1 april fylls resesaldo på med 36 kvartalsresor.
- 1 juli fylls resesaldo på med 36 kvartalsresor
- 1 oktober fylls resesaldo på med 36 kvartalsresor.

Färdtjänstverksamhetens budget för trafikkostnader baseras på historiskt utfall och det är endast mycket små variationer, i det totala antalet resor för 55 000 resenärer med tillstånd för taxi genomför. Genomsnittsresandet har under många år varierat mellan 38 – 40 resor.

Det kan dock inte uteslutas att en förändrad och flexiblare princip för att tilldela resor kan innebära att det totala resandet ökar. Som exempel kan nämnas att om samtliga resenärer med tillstånd för taxi förändrar sitt resande med en resa per år blir de ekonomiska konsekvenserna ca 15 mkr och med 2 resor cirka 30 mkr.

3.2 Resande i särskild kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental jämfört med budget och föregående år, samt prognos

Resande särskild kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1912	Utfall 1812	Förändr. 1910-1810	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Särskild kollektivtrafik, resor totalt[3]	3 968	4 071	-2,5%	4 010	4 247	-237	4 071

[3] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Utfall jämfört med motsvarande period föregående år

Antal resande är 2,5 procent lägre jämfört med föregående år. Minskningen berör främst färdtjänsttaxi där leveranserna har varit sämre för främst tidspassningen vardagar mellan kl.15-18 vilket påverkat resandet. Detta förklaras främst av sämre tidspassning avseende färdtjänsttaxi med anledning av att ett begränsat antal fordon funnits till förfogande. Efter april när det nya taxiavtalet trädde i kraft ökade tillgängligheten med fler fordon, vilket har påverkat resandet och från maj har utfallet av antalet

resor varit högre än motsvarande period 2018. Dock var minskningen under det första kvartalet så stor att antalet resor förblev på en låg nivå för helåret.

Fler färdtjänstresenärer med tillstånd för rullstolstaxi har vid förändringen från resor efter behov till 500 resor i större utsträckning än tidigare använt sig av sjukresekort vilket innebär att sjukresor ökar.

Djupare analys för antalet resor under kap 4 ekonomi.

4. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Färdtjänstnämndens resultat 2019 jämfört med budget samt resultat 2018.

Resultat (mkr)	Ack utfall 1912	Ack budget 1912	Avvik utf-bu 1912	Ack utfall 1812**	Föränd % mot fg år
Verksamhetsanslag	1183	1 183	0	1 017	16,4%
Resenärsintäkter	199	193	6	190	4,9%
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	358	297	62	294	22,0%
Övriga intäkter	2	0	2	5	-48,1%
Verksamhetens intäkter	**1744**	**1 674**	**70**	**1 505**	**15,8%**
Köpt färdtjänsttrafik	-1097	-1 234	137	-1 058	3,7%
Sjukresor	-392	-317	-75	-323	21,4%
Tjänsteresor	-7	-8	1	-7	-0,8%
Övriga kostnader	-137	-113	-23	-48	186,0%
Verksamhetens kostnader	**-1633**	**-1 671**	**39**	**-1 436**	**13,7%**
Avskrivningar	-4	-2	-1	-2	43,8%
Finansnetto	0	0	0	0	13,2%
Resultat*	**108**	**0**	**108**	**68**	

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

** År 2018 ingick färdtjänstverksamheten i trafiknämndens ansvarsområde.

Utfall jämfört med budget

Periodens resultat uppgår till 108 mkr och överstiger budget med 108 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Resenärsintäkter överstiger budget totalt med 6 mkr. Resenärsintäkterna avseende sjukresor [6] överstiger budget med 11 mkr till följd av fler antal sjukresor. Färdtjänstverksamhetens resenärsintäkter[7] understiger budget med 5 mkr till följd av färre antal resor för främst färdtjänsttaxi

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor utgörs till största delen av försäljning av tjänster, exempelvis vidarefakturering av sjukresor samt tjänsteresor.[8] Trafikkostnaderna för sjukresor överstiger budget vilket genererar högre intäkter från Hälso-och Sjukvårdsförvaltningen med 63 mkr gentemot

[6] Resenärernas avgift för sjukresor beslutas är 140 kr per resa med taxi, tåg, eller flyg. Högkostnadsskydd finns och uppgår till 1400 kr per tolvmånadersperiod. Avgiftsnivån beslutas av Regionfullmäktige. Avgiften faktureras resenären.

[7] Resenärernas avgift för resor beslutas av Regionfullmäktige och uppgår till 78 kr per påbörjad tremilssträcka. Högkostnadsskyddet för färdtjänstresor följer SL:s pris på månadskort och uppgår till 890 kr per månad för fullbetalande och 590 kr för resenärer med rabatt. En medresenär kan tas med för 20 kr per resa. Färdtjänstresenärer reser med SL utan avgift och kan då ta med sig en medresenär. Resenärsavgiften faktureras resenären månatligen.

[8] Färdtjänsten handlar upp tjänsteresor för andra landstingsförvaltningars/bolags räkning. Färdtjänsten betalar leverantören för utförda resor och fakturerar beställaren motsvarande belopp. Intäkterna från tjänsteresor ska täcka kostnaderna för dessa resor. Färdtjänsten tar därutöver ut en avgift för att täcka sina administrationskostnader på 2 procent.

budget. Den ökade kostnaden i det nya taxiavtalet är inte medräknat i budgeten för sjukresor. Tjänstereseintäkterna understiger budget med 1 mkr som en följd av lägre rese volymer än budgeterat.

Övriga intäkter utgörs till största delen av inkassoåterbäring och överstiger budget med 2 mkr. Dessa budgeteras ej.

Trafikkostnader för färdtjänsten understiger budget med 137 mkr. Kostnaderna minskar till följd av färre antal resor. Kostnaderna påverkas också av vitesbelopp från leverantörer på 25 mkr vilket ej budgeteras. Resorna med färdtjänsttaxi minskar med 222 363 resor motsvarande 10 procent där leveranserna har varit sämre för främst tidspassningen vardagar mellan klockan 15-18 vilket påverkat resandet. Detta förklaras främst av sämre tidspassning avseende färdtjänsttaxi med anledning av att ett begränsat antal fordon funnits till förfogande. Efter april när det nya taxiavtalet trädde i kraft ökade tillgängligheten med fler fordon, vilket har påverkat resandet och från maj har utfallet av antalet resor varit högre än motsvarande period 2018, dock var minskningen under det första kvartalet så stort att antalet resor förblev på en låg nivå för helåret.

Rullstolstaxi minskar med 153 473 resor motsvarande 14 procent, dock har det genomsnittliga priset per resa ökat med anledning av att resornas längd ökat något, vilket gör att den positiva ekonomiska avvikelsen inte blir lika stor.

Kostnader för sjukresor uppgår till 392 mkr vilket är en ökning med 75 mkr jämfört med budget. Antalet sjukresor för taxi uppgår till 717 546 resor, en ökning mot budget med 44 280 resor motsvarande 7 procent och rullstolstaxi sjukresor 338 350 resor en ökning med 67 526 resor motsvarande 25 procent. Fler färdtjänstresenärer med tillstånd för rullstolstaxi har vid förändringen från resor efter behov till 500 resor i större utsträckning än tidigare använt sig av sjukresekort vilket innebär att sjukresor ökar. Eftersom intäkterna väl motsvarar kostnaderna när det gäller sjukresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat av de ökade kostnaderna (resultatneutralt).

Kostnader för tjänsteresor överstiger budgeterat med 1 mkr. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller tjänsteresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Övriga kostnader uppgår till 137 mkr en ökning med 23 mkr gentemot budget. Kostnaden för köpta tjänster från trafikförvaltningen är högre än budgeterat, 5 mkr. På grund av att trafikförvaltningen har högre gemensamma overhead kostnader än budgeterat vid årsavräkningen. Specialistkonsulter ökar med 3 mkr vilka utgörs till största delen av utvecklingsarbeten i Samplan och Mina Sidor, där arbetet är mer komplext. Reaförlust och utrangeringar ökar med 17 mkr gentemot budget 2019 och utgörs av förgäveskostnader från det nya tillståndssystemet för färdtjänst.

För tele/mobil- och datakommunikation har kostnaderna understigit budgeterat med 2 mkr.

Kapitalkostnaderna överstiger med 1 mkr gentemot budget och beror på att färdtjänst skanning har delaktiverats.

Utveckling av kostnader och intäkter jämfört med föregående år
Verksamhetens intäkter har ökat med 16 procent (238 mkr) jämfört med föregående år. Utvecklingen beror huvudsakligen på ökningen av resenärsintäkter och verksamhetsanslag som utgör färdtjänstverksamhetens främsta intäktskällor.

Verksamhetens kostnader har ökat med 14 procent (197 mkr) jämfört med föregående år. Ökningen för sjukresor samt övriga kostnader står för merparten av kostnadsmassan, då dessa ökar med 21 procent (69 mkr) beroende på nytt avtal för taxi samt högre kostnader för pris per resa. Övriga kostnader har ökat med 186 procent (89 mkr) vilket, beror främst på att färdtjänsten blivit en egen nämnd och köper tjänster från trafikförvaltningen.

Avskrivningarnas utveckling för perioden uppgår till 44 procent (1 mkr), vilket beror på ett ökat antal investeringar jämfört med 2018.

Prognossäkerhet
Årets resultat överstiger prognos per augusti med 3 mkr. Det högre resultatet beror på att trafikkostnaderna för sjukresor överstiger vilket genererar högre intäkter från Hälso-och Sjukvårdsförvaltningen med (23 mkr). Trafikkostnaderna för färdtjänst har minskat (27 mkr), jämfört med prognosen per augusti, medan kostnaden för sjukresor ökat (30 mkr). Därtill noteras ökade kostnader för reaförlust och utrangeringar (17 mkr) jämfört med prognos.

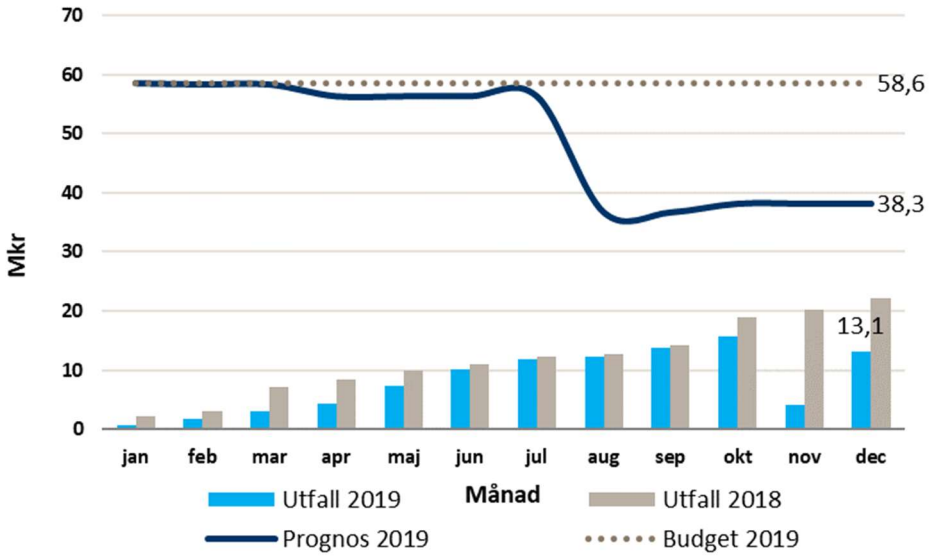
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Utfall 2019 överstiger budgeterat resultatkrav. Färdtjänstnämnden gick in i år 2019 med en budget i balans och årsprognoserna under året indikerar en ekonomi i balans. Med anledning av detta fanns inga direkta åtgärdsprogram under året utöver löpande effektiviseringsarbete.

4.3 Investeringar

Investeringarna som pågår för färdtjänsten är nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten, färdtjänst integrationsplattform samt utveckling av en ny app.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar färdtjänstnämndens utfall, budget och prognos för 2019.



Årets utgift jämfört med årets budget

Investeringsutfallet uppgår till 13,1 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 22 procent jämfört med budgeterat 58,6 mkr. Detta är en konsekvens av att genomförandefasen för det nya tillståndssystemet för färdtjänst har varit mer komplext än vad som kunnat förutspås samt att leveranser från externa leverantörer, utanför projektets kontroll, har försenat projektet vilket resulterat i förskjutning av utfallet. Även förseningar och kvalitetsproblem hos den avträdande drift-leverantören av IT-infrastruktur har orsakat merkostnader i etableringen av IT-infrastruktur och försvårat för övriga leverantörer. Dessa förseningar har varit hindrande för övriga leverantörer att realisera deras respektive åtaganden enligt tidplan och således försenat projekt och utfall.

Projektet påbörjades 2013 och sent i programstudien gjordes stora förändringar med anledning av att trafikhanteringssystemet togs ur projektet. Detta innebar att kravställningen förändrades väsentligt mot det nya tillståndssystemet och kundärendesystemet utifrån det ursprungliga uppdraget vilket lett till att del av förstudien, programstudien och upparbetad tid innan 2018 har betraktas som förgäveskostnader på 17 mkr.

4.3.1 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3,5	5	1,2	72
Ersättningsinvesteringar	9,6	53,6	19,1	8,6
Totalt investeringar	**13,1**	**58,6**	**20,3**	**22**

4.4 Balansräkning

Balansräkning Mkr	2019-12-31	2018-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	54	44	10
Omsättningstillgångar	178	120	58
- varav kassa och bank	55	14	*41*
SUMMA TILLGÅNGAR	**232**	**164**	**68**
Eget kapital	155	115	**40**
Avsättningar	0	0	**0**
Skulder	**76**	**49**	**28**
- varav långfristiga skulder	0	0	*0*
- varav kortfristiga skulder	76	49	*28*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**232**	**164**	**68**

Anläggningstillgångar ökar till följd av gjorda investeringar.

4.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys Mkr	2019-12-31
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	140
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-31
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-68
Årets kassaflöde	**41**

5. Risker och möjligheter

Det är fortsatta utmaningar för taxibranschen att rekrytera förare.

Om resenären i något större utsträckning väljer SL- trafiken istället, minskar resandet inom färdtjänsten och vice versa. Antalet färdtjänst resor och pris per resa har en stor påverkan på färdtjänstverksamhetens ekonomi.

6. Pågående rättsprocesser (tvister)

Regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige) fattade i budget för år 2017 och 2018 generella beslut om att enskilda som beviljats tillstånd till färdtjänst med färdsätt rullstolstaxi och specialfordon från och med år 2019 ska tilldelas totalt 500 fritidsresor per år - som utgångspunkt. Beslutet har överklagats av enskilda med hänvisning till att antalet resor per år tidigare varit obegränsat.

Kammarrätten i Stockholm har under 2019 meddelat ett antal domar i enskildas ärenden som innebär att fullmäktiges beslut inte ska tillämpas i de aktuella ärendena. Färdtjänstnämnden har överklagat domarna till Högsta förvaltningsdomstolen och inväntar för närvarande beslut i prövningstillståndsfrågan.

Om Högsta förvaltningsdomstolen inte ändrar de överklagade avgörandena finns en risk för att den av fullmäktige beslutade resetilldelningen inte kan upprätthållas. I så fall finns även en risk för att kostnaderna för resandet med specialfordon och rullstolstaxi överstiger de ramar som budgeterats för.

7. Ledningens åtgärder

Färdtjänstverksamheten verkar integrerat inom trafikförvaltningen och styrs av trafikförvaltningens ledning. Flera viktiga åtgärder har genomförts under årets i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten.

Åtgärder har främst genomförts inom följande områden; intern styrning och kontroll, verksamhetsutveckling, inköp och upphandling, konsultväxling, Region Stockholms modell för kompetensplanering, kompetensförsörjningsplan, IT-utveckling och marknadsfrågor.

8. Övrigt

Samma redovisningsprinciper har använts som i den senaste årsrapporteringen.

9. Förväntad utveckling 2020

Det nya avtalet för färdtjänstaxi som trädde i kraft 1 april 2019 har genererat en ökad tillgänglighet på fordon, vilket påverkat resandet och i en jämförelse med 2018 ökar resandet varje månad. En fortsatt ökning av antalet resor får således en stor effekt på nämndens ekonomi.

För sjukresorna erhåller dock färdtjänstnämnden ersättning från hälso- och sjukvårdsnämnden varvid sjukresekostnaderna är resultatneutrala för färdtjänstnämnden. Sjukresorna står för ca 23 procent av nämndens totala verksamhetskostnader.

10. Nämndbehandling

Verksamhetsberättelse per december 2019 behandlas på färdtjänstnämndens möte den 19 februari 2020.

Stockholm 2020-01-27

Sara Catoni
Tillförordnad Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Ekonomichef/Avdelningschef

Bilagor
Färdtjänstnämnden IKP 2019 årsuppföljning
FTN Styrningsrapport 2019
Hållbarhetsredovisning 2019 Trafikförvaltningen inklusive färdtjänst
Miljöredovisning 2019 Trafikförvaltningen inklusive färdtjänst

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

Färdtjänstnämnden

Styrningsrapport

ÅR 2019

Innehållsförteckning

1 Efterlevande av styrande direktiv 3
1.1 Efterlevande av fastställt reglemente 3
1.2 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument 3

2 Intern kontroll 4
2.1 Styr- och kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 4
2.3 Övervakning 5
2.4 Försäkran om internkontroll 6

3 Regionrevisorernas samlade bedömning 7

4 Behandling av styrningsrapporten 8

1 Efterlevande av styrande direktiv

1.1 Efterlevande av fastställt reglemente

Färdtjänstnämnden ansvarar för särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner samt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik vad avser färdtjänstresor.

Nämnden ska
1. planera och löpande följa upp den särskilt anordnade kollektivtrafiken med utgångspunkt i gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och regional utvecklingsstrategi,
2. meddela tillstånd till färdtjänst och därtill hörande villkor,
3. upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten,
4. samverka med berörda kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, övriga myndigheter, kollektivtrafikföretag, samt med företrädare för pensionärer och personer med funktionsnedsättning,
5. i övrigt fastställa villkor och föreskrifter för verksamheten.

Färdtjänstnämndens verksamhet har under 2019 bedrivits i enlighet med fastställt reglemente.

1.2 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument

Förvaltningen har efterlevt de policyer och regelverk som fullmäktige eller annat centralt organ beslutat om. I de fall avsteg görs från styrdokument beslutas det i särskild ordning i enlighet med det aktuellt styrdokument föreskriver.

2 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där nämnden, ledningen i förvaltningen och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att nämnden:

- uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom regionen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- styr- och kontrollmiljö
- riskbedömning
- åtgärder och kontrollaktiviteter
- information och kommunikation
- övervakning

2.1 Styr- och kontrollmiljö

I trafiknämndens och färdtjänstnämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.
Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar för den verksamhet förvaltningen administrerar.[1] Region Stockholms styrning av förvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och investeringsstrategi.
Trafikförvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

2.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

Färdtjänstnämnden arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013.
Trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll innebär att planen föregås av en riskanalys inom färdtjänstverksamheten.[2] Arbetet för 2019 har utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.
Risker beskrivs inom färdtjänstverksamheten utifrån målen. Resultatet presenteras i planen för intern kontroll som visar riskläget och föreslagen riskhantering. Riskerna framtagna för färdtjänstnämnden ställs sedan mot riskerna avseende de övergripande styrningsfrågorna och ledningens toleransnivå då förvaltningschefen tillsammans med ledningsgruppen prioriterar och eventuellt konsoliderar riskerna.

[1] Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen och har ingen egen personal.
[2] Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen och har ingen egen personal.

De mest väsentliga riskerna selekteras ut till den slutliga planen för intern kontroll. Den färdigställda planen för intern kontroll tas upp för beslut i färdtjänstnämnden. För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom färdtjänstnämnden. Uppföljningarna görs tertialsvis och redovisas i särskild ordning till färdtjänstnämnden och till regionledningskontoret.
Regionfullmäktige har under 2019 fastställt riktlinje för intern kontroll inom Region Stockholm.
Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förmågan att uppfylla verksamhetens mål. Trafikförvaltningen har ett pågående arbete med att ta fram en huvudprocesskarta och är en del av starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.
En gemensam sektion för Risk och intern kontroll håller även på att byggas upp inom trafikförvaltningen för att på så sätt ytterligare stärka upp arbetet. Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

Sammanfattningsvis visar en analys av färdtjänstnämndens riskarbete att de risker som bedöms ha störst påverkan på verksamheten återfinns inom områden rörande kompetensförsörjning, bristande tillgänglighet av förare och sänkt förtroende för färdtjänstleveransen. Vidare påvisar riskbedömningen att det finns en viss risk för ökat resande, IT störningar samt intrång i system. Dessa risker har löpande följts upp enligt plan.
Färdtjänstnämndens samlade bedömning av de övergripande riskerna visar att om en eller flera av dessa materialiseras bedöms de inte innebära en kritisk verksamhetspåverkan.

2.3 Övervakning

Efterlevnad av styrande dokument

Färdtjänstnämnden arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013 och det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera och arbetet med risk och intern kontroll.

Hantering av brister och avvikelser

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen samt följer upp att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.[3]
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter

[3] Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen och har ingen egen personal.

identifierat brister i intern styrning och kontroll. Bristerna har med några undantag valts att åtgärdas, undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen. Förvaltningschefen hämtade per slutet av 2019 in bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom trafikförvaltningen vilket även inkluderar färdtjänstverksamheten.
Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten. Denna väntas vara klar i maj 2020.

2.4 Försäkran om internkontroll

Nämnden ska försäkra sig om att den interna kontrollplanen genomförs och vid behov vidta åtgärder som säkerställer att den interna kontrollen är tillräcklig. Förvaltningschefen ska regelbundet rapportera till nämnden om hur den interna kontrollplanen genomförs och, hur den interna kontrollen fungerar samt föreslå åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnden. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera regionens ledning och regionrevisorerna.

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för internkontroll LS 1303-0431/ bilaga 5 i budget för Region Stockholm.

3 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2019. Denna väntas vara klar i maj 2020.

4 Behandling av styrningsrapporten

Denna styrningsrapport ingår som en bilaga till verksamhetsberättelsen och har behandlats av nämnden den 19 februari 2020.

Färdtjänst 2019 - IKP uppföljning T3

Se rutin "Riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575

FTN 2019/9

Bilaga till tertialrapport december 2019

Tertialsvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per december 2019

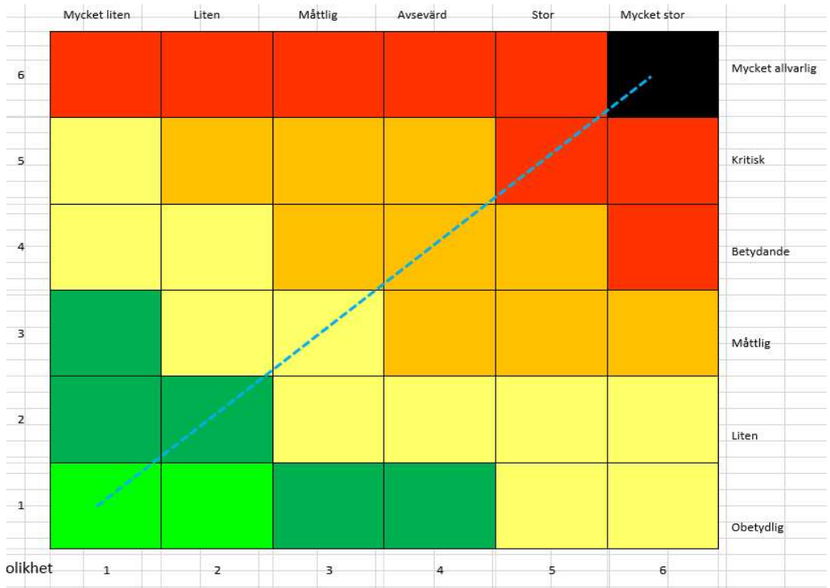
						Värdering						Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering						
#	Riskkategori	Risk	Korresponderande mål enligt strategisk karta	Beskrivning av risken	Riskägare	Effekt	Sannolikhet	Värde	Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Avdelning som leder arbetet med att samordna åtgärder för risken	Åtgärdsbeskrivning	Datum när aktiviteterna beräknas vara klara	Status för arbetet med att hantera risken	Effekt	Sannolikhet	Värde	Status för effekt av åtgärd
1	4. Operativa risker	Att tillgängligheten av förare på marknaden är begränsad vilket kan få betydande effekt för färdtjänst och sjukresor.	Effektiva resor	Leverantörerna har svårt att rekrytera förare	Färdtjänst	4	6	4,90	Vid vissa tillfällen på dygnet finns begränsat med förare tillgängliga dvs. taxileverantörer kan inte leverera på grund av förarbrist. Konsekvensen blir att resenärernas bilar blir sena eller uteblir samt att leverantörer får viten.	Taxiförbundet har dialog med regeringen och kräver arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Leverantörerna aktivt arbetar med rekryteringskampanjer Färdtjänsten har löpande dialog med taxileverantörerna	Färdtjänst	Löpande avtalsuppföljning med leverantörer gällande tidspassning. Detta då tidspassning är en indikation på hur väl efterfrågan av bilar överensstämmer med tillgången. I dialog med leverantörer följer vi utvecklingen gällande tillgången till förare	2019-12-31	Grön=åtgärd enligt plan	2	3	2,45	Ej bedömt
2	11. Personalrelaterade risker	Att färdtjänsten inte har tillräckligt med personal/resurser för att klara av sitt uppdrag	Systematisk kompetensförsörjning	Förvaltningsuppdraget är prioritet men många övriga uppdrag och initiativ kräver deltagande från medarbetare.	Färdtjänst	3	5	3,87	Under 2019 har Färdtjänsten många initiativ utöver förvaltningsuppdraget som måste prioriteras	Prioritera och kommunicera tydligt de uppgifter som nedprioriteras	Färdtjänst	Genomföra en analys på samtliga uppdrag som färdtjänstverksamheten ska utföra enligt arbetsordningen samt tillkommande projekt och uppdrag enligt verksamhetsplanen. Detta för att utreda om det är tillfälligt eller långsiktig ökad arbetsbelastning	2019-12-31	Gul=avvikelse 20 procent, det vill säga merparten åtgärdat men vissa delar kvarstår	2	4	2,83	Ej bedömt
3	2. Förtroenderisk	Sänkt förtroende för färdtjänstleveransen	Social hållbarhet	Bristande leveranser i vår tjänst (se bland annat operativ risk ovan) till en utsatt grupp kan medföra en negativ upplevelse och bild av vår verksamhet och med sänkt förtroende som följd.	Färdtjänst	2	4	2,83	Färdtjänstresenärer är en utsatt grupp och färdtjänstresan kan ofta vara det enda alternativet. Brister i vår leverans får därför stora konsekvenser för den enskilda. Enskilda resenärers upplevelser kan t.ex. bildsättas och påverka det allmänna förtroendet för hela verksamheten. Särskilt utmanade kan det bli för förvaltningen att hantera givet gällande regler om sekretess för enskildas person	Ang. den operativa leveransen se bland annat ovan. Bra rutiner inkl. stöd från kommunikation och juridik i hantering av frågor från resenärer och media	Färdtjänst	Sammanställning av produktionsstatistik samt inkomna kundärenden som underlag till uppföljning av leverantören	2019-12-31	Grön=åtgärd enligt plan	2	3	2,45	Grönt = har gett önskad effekt
4	5. Informationssäkerhetsrisker	Att intrång sker i system som innehåller känsliga personuppgifter	Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner och extraordinära händelser och klimatförändringar	Att intrång sker i kritiska system vilket får till konsekvens att färdtjänst inte följer de lagar och regler som finns avseende exempelvis GDPR dvs. att utomstående kommer in i våra system	IT-avdelningen	5	1	2,24	De flesta av Färdtjänstens system innehåller känsliga personuppgifter	Löpande arbete från IT-avdelningen för att minimera risken	Färdtjänst	IT-avdelningen arbetar förebyggande och följer löpande upp incidenter	2019-12-31	Grön=åtgärd enligt plan	4	1	2,00	Grönt = har gett önskad effekt
5	4. Operativa risker	Beställningar av resor kan inte genomföras	Effektiva resor	Trafikhanteringssystemet Samplan slutar att fungera	IT-avdelningen	5	1	2,24	Trafikhanteringsystemet är viktigt vid beställning och genomförande av resor	Reservrutiner finns hos leverantörerna att de själva ska hantera beställningar om Samplan slutar fungera. Dock kommer det ge stora konsekvenser för resenärerna samt vara svårt för Färdtjänsten att säkerställa att resor blivit genomförda vilket resulterar i intäktsbortfall samt svårighet av verifiera resenärernas resesaldo	Färdtjänst	Reservrutin finns beskriven i respektive trafikavtal	2019-12-31	Grönt = har gett önskad effekt	5	1	2,24	Grönt = har gett önskad effekt
6	12. Finansiella risker	Att resenärer reser så många resor de har rätt till	Ett resultat i balans	SLL utställer ett reselöfte i antal tilldelade resor som vida överställer budgeterat normalt utfall. Vid en övergripande beräkning/skattning kan kostnader för resor uppgå till 6-7 miljarder om utlovade resor utnyttjas fullt ut efter tilldelning av hela resenärsgruppen.	Färdtjänst	5	1	2,24	Sannolikheten är låg. Men ändå en reell riskfaktor som bör finnas med vägt mot SLL:s resenärslöfte om utlovad resemängd.	Noga följa utfallet av resor och analysera eventuella förändringar	Färdtjänst	Följer löpande upp aktuellt utfall för att kunna agera om tendenser visar att risken faller ut	2019-12-31	Grön=åtgärd enligt plan	5	1	2,24	Grönt = har gett önskad effekt

Riskkategorier

1. Omvärldsrisker
   - Nationella politiska risker
   - Terrorism och politiskt våld
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
2. Förtroenderisk
3. Strategiska risker
4. Operativa risker
   - Bristande måluppfyllse
   - Ansvarsrisker
   - Avtalsrelaterade risker
   - Försäljnings- och intäktsrelaterade risker
   - Efterlevnadsrisker (“compliance”)
     Oegentligheter, mutor eller korruption
5. Informationssäkerhetsrisker
   - Åtkomst, bevarande, tillgänglighet, etc.
   - IT-baserade risker
6. Likviditetsrisk
7. Hållbarhets- (miljö-)relaterade risker
8. Projektrelaterade risker
9. Upphandlingsrisker
   - Bästa val
   - Regelefterlevnad
10. Leverantörsrisk - uppfyller inte åtaganden
11. Personalrelaterade risker
12. Finansiella risker
13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans
14. Risker med anläggningstillgångar och fordon

Effekt = Effekt på verksamheten under den period det tar att återställa händelsen till utgångsläget.

Beakta aspekterna:
-Miljö/hälsa
-Trafikleverans
-Kundnöjdhet
-Ekonomi
-etc.



Sannolikhet = En bedömning av hur troligt det är att en händelse inträffar. Här uttrycks det inom en subjektiv skala som inte är relaterad till vissa procentsatser

Färg	Trafikförvaltningen - tolkning	Risknivå
Svart	Avbryt arbetet och sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Extremt hög
Röd	Sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Mycket hög
Orange	Effektiva åtgärder behövs. Agera redan på kort sikt efter behov.	Hög
Gul	Riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt	Medium
Grön	Inför ändamålsenliga kontroller på kort och medellång sikt	Låg
Ljusgrön	Övervaka och minska riskerna där det är ändamålsenligt	Mycket låg

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

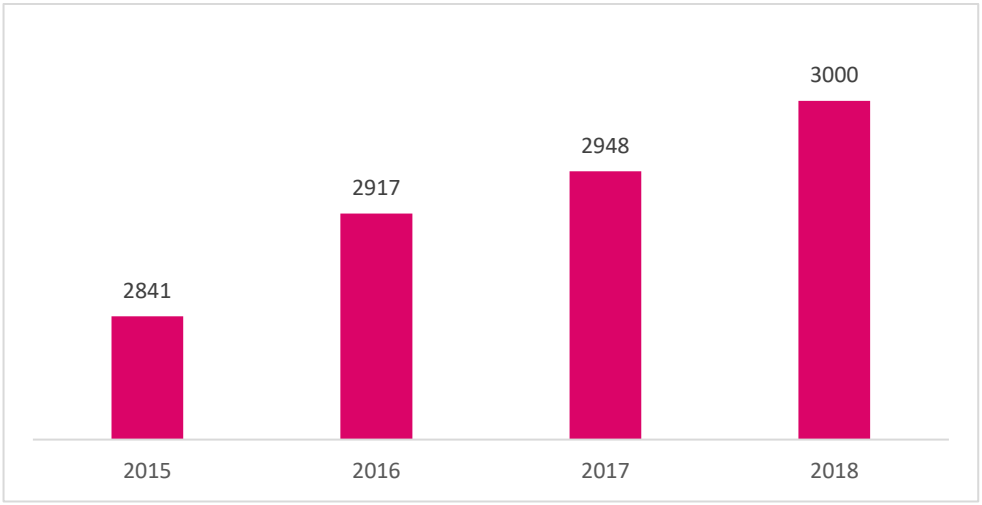
För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Att Stockholm växer kraftigt ökar belastningen på alla delar av trafiksystem i länet.

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)

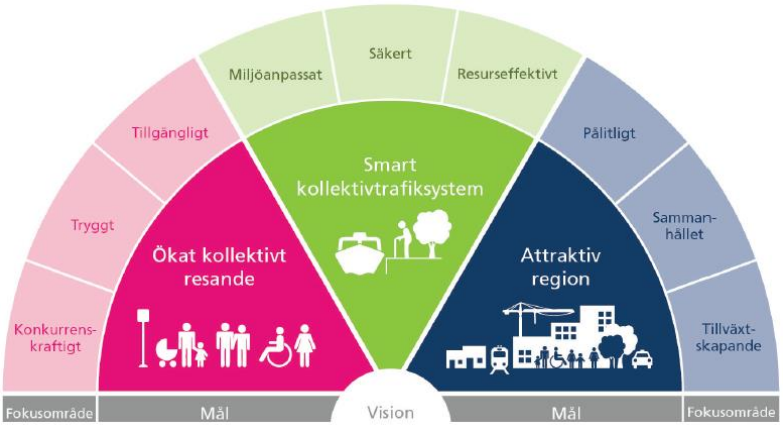
Stockholmsregionens utvecklingsplan har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen och uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion 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

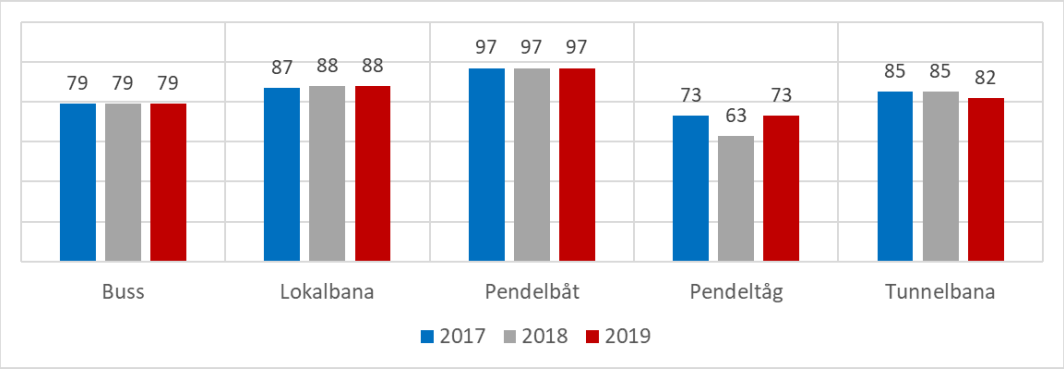
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är 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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-02-06

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

Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019

Miljöbilaga 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
2020-02-06
Version 1.1

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

Förord

Denna bilaga följer upp trafikförvaltningens miljöarbete och måluppfyllelse. Trafikförvaltningens miljömål finns i landstingets gemensamma Miljöprogram 2017-2021 och i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Båda styrande programmen är beslutade av landstingsfullmäktige. Tillämpningsanvisning uppföljning av miljöprogram 2017-2021 (LS 2016-1486), styr vilka uppgifter som redovisas och hur uppgifterna ska beräknas och vägas samman för att avgöra måluppfyllelse.

Från och med 1 januari 2019 har Stockholms läns landsting ombildats till Region Stockholm.

Trafikförvaltningen vill tacka alla involverade avtalspartners för deras engagemang, aktiva miljöarbete och för att de bidrar med rapportering av miljödata och information för denna sammanställning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-02-06
Version 1.1

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning 4
1 Inledning 6
2 Klimatpåverkan 8
2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar 8
2.2 Klimatanpassning och risker 12
3 Miljömål för kollektivtrafiken 13
3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken 13
3.2 Förnybara drivmedel 15
3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken 21
3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider 26
3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier 30
3.6 Minskat buller 33
3.7 Begränsad svallpåverkan 34
4 Fastigheter och anläggningar 35
4.1 Förnybar energi i fastigheter 35
4.2 Energieffektivisering i fastigheter 38
4.3 Bygg- och anläggningsprojekt 41
4.4 Miljöanpassade byggvaror 43
5 Övrigt 46
5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor 46
5.2 Ekologiska livsmedel 47
5.3 Miljöledning och internt miljöarbete 47
5.4 Miljökommunikation 48
Bilaga 1. Tabeller 49

Sammanfattning

Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hålla jämna steg för att attraktiva resor med låg miljöpåverkan ska kunna erbjudas även framöver. En attraktiv och hållbar kollektivtrafik är en förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna bidra till en hållbar utveckling i regionen.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga och effektivisera. Miljöarbetet styrs på övergripande nivå av Region Stockholms miljöprogram 2017-2021 samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, vars målhorisont är 2020 respektive 2030. Där utöver har trafikförvaltningen egna styrande strategier och riktlinjer.

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen ett brutet räkenskapsår med en 12-månadersperiod 1 december-30 november. Detta med anledning av krav på tidigarelagd inrapportering av miljö- och hållbarhetsredovisningar.

Trafikförvaltningen har en god måluppfyllnad avseende koldioxidavtryck från kollektivtrafikens persontransporter. Resultatet visar även en betydligt minskad total energianvändning per personkilometer för år 2019, och om trenden håller i sig har miljömålet för år 2021 redan uppnåtts med god marginal. Även andelen förnybar energi i allmän- och särskild kollektivtrafik bedöms ha relativt god måluppfyllnad, då trenden håller i sig från tidigare år och andelen förnybart i sjötrafiken kommer att öka avsevärt under år 2020 och framåt.

Resultatet för år 2019 visar att andelen förnybar energi i fastigheter har ökat. Därtill har energieffektiviseringen i fastigheter förbättrats avsevärt jämfört med år 2018. Om trenden håller i sig bedöms båda miljömålen uppnås till år 2021.

Även för miljömålen om minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken på väg och vatten ser trenden bra ut för måluppfyllelse om en 50 procentig reduktion vid utgång av år 2020 jämfört med basår 2011.

Måluppfyllelse om minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier i kollektivtrafikens drift och underhåll bedöms med 2019 års resultat inte vara möjligt att beräkna. Vidare utredning behövs under år 2020.

Inom de övriga miljömålen är det för tidigt att dra slutsatser om måluppfyllnad. Det finns risker med att ett antal miljömål inte kommer att uppnås, och dessa

kräver särskilt fokus framöver. Exempelvis är trafikförvaltningen beroende av en beslutad klimatanpassningsplan för hela Region Stockholm för att kunna nå målet om en organisation och arbete för klimatanpassning. Även målet om andelen miljöbedömda byggvaror är en fortsatt utmaning.

Ett fåtal miljömål går inte att utvärdera då indata/resultat saknas för år 2019.

För mer utförlig information, om utfallet av miljömålen, redovisas resultaten i respektive avsnitt i denna redovisning.

För sammanställning av Region Stockholms övergripande arbete med målen i miljöprogrammet för år 2019, hänvisas till Region Stockholms miljöredovisning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2020-02-06
Version 1.1

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

1 Inledning

Miljöredovisningen är indelad i kapitel utifrån miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 och Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, även kallat Trafikförsörjningsprogrammet.

I de fall uppgifter inte kan lämnas i form av kvantitativa siffror, beskrivs istället arbetet samt tidpunkt för när mer detaljerade uppgifter kan lämnas. Uppgifter om basåret 2011 är hämtade från AB Storstockholms Lokaltrafik Årsbokslut 2011, Bilaga M, Uppföljning Miljö om inget annat anges.

De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet är Strategi för hållbar utveckling, samt Riktlinjer Miljö och energi och Riktlinjer Buller och vibrationer.

Miljöprogram 2017-2021
Miljöprogrammet är indelat i fem områden; Region Stockholms plan för hållbar upphandling, Region Stockholms klimatåtagande, Miljömål för hälso- och sjukvården, Miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter samt Miljömål för landstingets fastigheter och anläggningar. Det innehåller 15 miljömål som följs upp med totalt 24 indikatorer. Av dessa berörs trafikförvaltningen av 10 miljömål och 12 indikatorer. Målen anger den nivå hela landstinget ska uppnå.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning som bygger på den regionala utvecklingsplanen samt de nationella transportpolitiska målen. Målen i det miljöpolitiska programmet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på både kort och lång sikt. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, vilka ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas.

Strategi för hållbar utveckling
Miljöarbetet styrs även genom trafikförvaltningens Strategi för hållbar utveckling. Den anger åtta strategiska principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot uppsatta hållbarhetsmål. Av de åtta principerna har sex bäring på trafikförvaltningens miljöarbete:

1. Målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.
5. Uteslutande använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.

Riktlinjer
Riktlinjer Miljö och energi beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras. Riktlinjerna säkerställer arbetssätt utifrån miljömålen, Region Stockholms styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna, samt säkerställer egenkontroll enligt miljöbalken. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar.

2 Klimatpåverkan

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Kollektivtrafiken är den del av Region Stockholms verksamhet som använder mest energi och den står för en stor del av Region Stockholms utsläpp av växthusgaser. Även elektricitet, värme och kyla som används i fastigheter och anläggningar samt byggprojekt står för betydande, indirekta utsläpp av växthusgaser.

2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 1	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har landstingets utsläpp av växthusgaser minskat med minst 50 procent i jämförelse med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.	1.1 Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter.	Utsläppen ska minska med minst 50 procent till år 2021 jämfört med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.

Beskrivning: Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet (enligt ovan). Därtill minskar landstinget även klimatpåverkan från konsumtion och produktion, vilket dock inte ingår i beräkningen här.

Utsläpp från fordon

Region Stockholm har mål för att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet. Därtill rapporterar Region Stockholm även klimatpåverkan från konsumtion och produktion, vilket dock inte ingår i beräkningen här. I Tabell 1 visas utsläpp av koldioxid från verksamhetens fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Personkilometer (personkm) är ett mått på hur lång sträcka resenären reser och beräknas genom att antalet resenärer multipliceras med resornas genomsnittliga längd. Då det är känt hur många resenärer som kliver av och på fordonen vid varje enskild hållplats går det att räkna ut hur många som sitter i fordonet på sträckan mellan två hållplatser. Då sträckans längd är känd går det att beräkna antalet personkilometer. Summan av alla sträckor på alla avgångar i systemet bildar det totala personkilometer-värdet.

Själva mätningen avseende av- och påstigande sker utifrån ett statistiskt urval. Cirka 10 procent av varje fordonstyp (utom tunnelbanan) har utrustning för Automatisk Trafikräkning (ATR) installerad. ATR bygger på fotoceller som räknar av- och påstigande i fordonen. Även om ATR inte finns i alla fordon utgör 10 procent en tillräckligt stor andel för att det ska gå att räkna ut hur många som reser, då fordonen med ATR-utrustning sätts ut i trafik på ett sätt så att minst två observationer per avgång och månad för varje linje registreras.

För tunnelbanan används manuella räkningar i spärrar och antal resande i tågen vid utvalda punkter för att skapa en modell över hela systemet.

Personkm för sjötrafikens passageratrafik beräknas genom att antal påstigande multipliceras med en antagen medelresas längd i kilometer. Själva mätningen av antal påstigande registreras manuellt av besättningen på fartygen.

Tonkilomenter (tkm) för sjötrafikens godstrafik beräknas genom att antal ton gods multipliceras med en antagen medelresas längd för gods i kilometer.

Tabell 1. Utsläpp av koldioxidekvivalenter(CO_2-e) från fordonstransporter exklusive spårtrafiken och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2018**	**2019**
Busstrafiken			
Utsläpp [ton CO_2-e]	168 190	59 960	63 210
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 0000	1 850 000 000
Utsläpp [g/pkm]	94	32	34
Förändring	-	- 66 %	- 64 %
Sjötrafikens passagerartrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	26 050	24 020	22 400
Personkilometer	42 439 452	51 064 498	53 050 265
Utsläpp [g/pkm]	614	470	422
Förändring	-	-23 %	-31 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	93	87
Sjötrafikens godstrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	315	343	378
Tonkilometer	119 955[1]	181 713	176 020
Utsläpp [g/tkm]	2 625	1 888	2 149
Förändring	-	-28 %	-18 %
Färdtjänsten			
Utsläpp [ton CO2-e]	13 400	10 540[2]	9 560
Personkilometer	84 716 192	91 942 864	91 440 470
Utsläpp [g/pkm]	158	115	105
Förändring	-	-28 %	-34 %
Spårarbetsfordon			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	450[3]	*92*[4]
Totala utsläpp från trafiken [ton CO2-e]	**207 960**	**95 400**[5]	**95 720**

Från och med år 2018 använder trafikförvaltningen Energimyndighetens emissionsfaktorer[6] för genomsnittliga växthusgasutsläpp (koldioxidekvivalenter, CO_2-e) vid förbrukning av drivmedel för transporter.

[1] Kompletterade uppgifter fr.o.m. 2018 års miljöredovisning
[2] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[3] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[4] Ej fullständigt underlag. Miljörapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas för år 2019.
[5] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[6] ER 2019:14 Drivmedel 2018 Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten

Gällande antal personkm för buss, så har totaltvärdet minskat något jämfört med år 2018. Detta beror på att busstrafiken generellt har tappat en del resenärer i ytterområdena, men ökat inne i tätort och Stockholm city där resorna är kortare. Detta innebär en minskning i personkm trots att det är en knapp ökning för antal påstigande.

Köldmedier

Ett köldmedium är en energibärare som används för att transportera värme från till exempel ett kylrum till omgivningen. För trafikförvaltningens del hanteras köldmedier i lokaler, ställverk, signalsystem, fordon samt IT-, tele- och radioinfrastruktur. Installerad mängd och läckage av köldmedier redovisas som koldioxidekvivalenter (CO_2-e).

Användning av köldmedier ökar med ökande krav på arbetsmiljö och komfort i fordon och lokaler. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt för att alla anläggningar och alla läckage av köldmedier ska redovisas. Här krävs planering och samarbete med alla parter som hanterar köldmedier som används i verksamheten, så att volymer kan redovisas på ett korrekt sätt. Först därefter är det aktuellt att bedöma minskning av koldioxidavtrycket från köldmedieanvändning. I Tabell 2 redovisas inrapporterade utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar. Inom beräkning av miljömål 1 ingår endast läckage av köldmedia från fastigheter.

Tabell 2. Utsläpp av köldmedier från fastigheter, fordon och anläggningar.

Köldmedier (ton CO_2-e)	**2017**		**2018**		**2019**	
	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage
Bussfordon	i.u.	i.u.	i.u.	720,9*	8 990	1 508
Tunnelbanefordon	i.u.	i.u.	313,2	5,64	679	9
Pendeltågsfordon	i.u.	i.u.	252,5	2,1	12 700	26,3
Lokalbanefordon	i.u.	i.u.	435,9	8,9	405	0
Fartyg	i.u.	i.u.	i.u.	313	983	0
Fastigheter	3 231	54,3	3 871,4	21,9	3 768	21,1
Ställverk (SF6)	1 438	59,3	i.u.	i.u.	i.u.	8,2
Summerad installerad mängd	**4 669**		**4 256**		**27 526**	
Läckage		**113,6**		**1 072**		**1 572**

2.2 Klimatanpassning och risker

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 2	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 arbetar landstinget systematisk och effektivt med klimatanpassning	2.1 Landstinget har en organisation för klimatanpassning och arbetar enligt en beslutad klimatanpassningsplan	Berör inte trafikförvaltningen förrän landstingets klimatanpassningsplan är färdig

Beskrivning: Initialt sker ett arbete med att identifiera kritiska faktorer och verksamheter samt synergier på kort och på lång sikt, samt att upprätta förslag på åtgärder som sedan revideras årligen under programperioden. Arbetet utgör underlag för en klimatanpassningsplan som beslutas 2018. Därefter implementerar landstingets verksamheter planen och arbetar systematiskt och effektivt med klimatanpassning

Status klimatanpassningsplan Region Stockholm

Sektion Säkerhet och beredskap på regionledningskontoret har under år 2019 genomfört risk- och sårbarhetsanalyser för Region Stockholm. En klimat-, risk-, och sårbarhetsanalys för trafikförvaltningen finns framtagen på en övergripande nivå.

3 Miljömål för kollektivtrafiken

Region Stockholm har för närvarande en befolkningsökning som ligger på omkring 35 000 – 40 000 invånare per år. Befolkningstillväxten innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under rusningstrafik. I Stockholms län reser varje dag över 850 000 resenärer med allmänna kollektiva transportmedel som tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg eller med den särskilda kollektivtrafiken. Enligt den senaste resvaneundersökningen, RVU 2015, står kollektivtrafiken under vardagar för ungefär hälften av alla motoriserade resor som görs i länet.

3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 7.	**Indikator**	**Måltal**
Landstinget arbetar för att kollektivtrafik, gång, cykel och digitala möten ska öka så att övriga motoriserade resor minskar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna har ökat år 2021 i jämförelse med år 2011	7.1 Resvaneundersökningar om resor med cykel och gång samt digitala möten 7.2 Kollektivtrafikens marknadsandel i procent	Ökning av gång, cykel och digitala möten Kollektivtrafikandelar ska öka enligt gällande trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Beskrivning: Resvaneundersökningar för länets medborgare följer upp andelen resor med cykel och gång samt digitala möten. Digitala möten är till exempel telefon- och videomöten som ersätter resor med tåg, flyg eller bil och innefattar även telemedicin.		

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde Konkurrenskraftigt	**Basår 2015***	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Indikator: Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna	49 %	51,5 %	54 %

*Resvaneundersökning 2015. Resultatet från nästa resvaneundersökning publiceras 2020.

Trafikförvaltningens viktigaste miljömål är att den allmänna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i länet ökar. Detta bidrar både till lägre utsläpp och till en minskad trängsel. Kollektivtrafikens marknadsandel följs upp genom resvaneundersökningar där andelen resor med motoriserade färdmedel, gång, cykel samt andra färdmedel för länets medborgare undersöks. Enligt den senaste rapporten ”Resvanor i Stockholms län 2015” var kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna med bil och kollektivtrafik 49 procent år 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. Ca 6 000 svar från individer i ett obundet slumpmässigt urval utgör databasen för resvaneundersökningen 2019.

Växande stad och ökat resande
En av trafikförvaltningens uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste anpassas efter det. 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 miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver. Ur ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt. Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för att bibehålla andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Några exempel på arbete under år 2019 som syftar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för att öka marknadsandelen av de motoriserade resorna:

- Från och med år 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.
- 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.
- Under år 2019 har det pågått ett arbete med att ta fram en kollektivtrafikplan som har 2050 som horisontår. Planen beräknas bli

klar under år 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.

- Trafikförvaltningens planeringssektion har under år 2019 arbetat fram förslag till koncept för nya trafiksystem. I en växande Stockholmsregion kommer fler att behöva resa till arbete, studier och fritidsaktiviteter. 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.

3.2 Förnybara drivmedel

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 8.	**Indikator**	**Måltal***
År 2021 sker landstingets transporter till 95 procent med förnybara drivmedel	8.1 Andelen förnybar energi för transporter, i procent	95 procent år 2021
Beskrivning: Omfattar kollektivtrafik på land, det vill säga busstrafik, spårtrafik och färdtjänst samt kollektivtrafik till sjöss. Målet innefattar även egna fordon samt andra betydande transporter som landstinget upphandlar. Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används.		

*Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används

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.
SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige[7]. 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 (Hydrerad Vegetabilisk Olja) som oftast baseras på restprodukter eller av RME (Rapsmetylester) som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara (rapsolja). HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än drivmedelsbolagen har kapacitet att producera, det

[7] SKR öppna jämförelser

finns därför en risk att priset kommer öka, i denna prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Det finns även en farhåga att den förändring i lagstiftningen som trädde i kraft den 1 juli 2019, avseende ingående komponenters klassning och spårbarhet, under en övergångsperiod kan minska tillgången av ”godkänd” HVO på marknaden. Under andra halvan av 2019 har tillgången dock inte minskat. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende indirekt markanvändning. Eftersom RME är baserad på grödor konkurrerar den med livsmedelproduktionens behov av mark.

Sammanfattning

I Tabell 3 ses en sammanställning av andelen förnybar energi per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till mål 8. Trenden för år 2019 är oförändrad jämfört med år 2018. Analysen av orsaker bedöms framförallt vara att:

- Busstrafiken har fortsatt att använda en högre andel RME även under år 2019 medan andelen HVO har minskat (jämfört med år 2017 och 2018). Detta har med prisutvecklingen mellan de olika biodrivmedlen att göra. RME innehåller 5 procent fossil energi.
- En av SL:s trafikutövare har varit tvungen att använda en mindre mängd fossil diesel under en köldknäpp i början av 2019 (viss RME kan få problem om temperaturen faller under -15 grader).
- Färdtjänstens taxifordon tankar på publika drivmedelsstationer, vilken omfattas av reduktionsplikt för diesel och bensin i Sverige fr.o.m. juli 2018, vilket gör att det ser ut som andelen förnybart inom färdtjänsten har minskat under 2018 och 2019 jämfört med 2017.

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

Tabell 3. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, samt inom spårunderhåll som ingår i beräkning av måluppfyllelsen för mål 8.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2018**	**2019**
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	97 %	96 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %	41 %	41 %[8]
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	17 %	18 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll	-	4,7 %[9]	*0,4 %*[10]
Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	**61 %**	**91 %**	**91 %**

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

Busstrafiken
Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil råvara (RME och etanol). I början av 2019 tvingades en av SL:s trafikutövare att använda en mindre mängd fossil diesel under en köldknäpp (viss RME kan få problem om temperaturen faller under -15 grader). Av dessa anledningar redovisas inte 100 procent förnybart för busstrafiken.
Under 2019 tillkom 5 st helelektriska bussar i det nya trafikavtalet för Märsta/Sigtuna/Vallentuna. Sammantaget rullar därmed 10 st helelektriska bussar inom SL-trafiken vid utgången av 2019.

Sjötrafiken
Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har nu blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Övergång till förnybart drivmedel i sjötrafiken är ett viktigt politiskt beslut. Sjötrafiken beräknas att nå målen som

[8] Statistiken avser en schablonberäkning av diesel och bensin baserat på massbalans i hela landet, 20,0 procentuell reduktion av växthusgasutsläpp från diesel respektive 2,6 procentuell reduktion från bensin. Antagande görs om samma andel inblandning av förnybart som den procentuella reduktionen.
[9] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[10] Ej fullständigt underlag. Miljörapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas för år 2019.

är beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan, 90% förnybart drivmedel vid utgången av år 2021.
Genom samverkan med Stockholms stad och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till mer än 15 minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen och då motorbyte är inkluderat sker alltid byte till motorer som uppfyller de strängaste emissionskraven.

Färdtjänsten
Redovisade uppgifter för färdtjänsten skiljer sig åt år 2018 och 2019 jämfört med tidigare år och det ser ut som andelen förnybart drivmedel har minskat betydligt. Detta beror på att regeringen införde reduktionsplikt för diesel och bensin i Sverige i juli 2018. Detta får till följd att färdtjänsten endast kan redovisa ett riksgenomsnitt för andel förnybart drivmedel i diesel och bensin även om den faktiska inblandningen i drivmedlet är högre. Detta nya sätt att redovisa drivmedel är överenskommet inom branchorganisationen Svensk Kollektivtrafiks miljönätverk. Syftet är att alla Sveriges kollektivtrafikmyndigheter ska kunna redovisa en förnybar andel i respektive drivmedel oavsett faktisk inblandning lokalt/geografiskt (så kallad massbalansprincip).

Spårtrafiken
Elenergin för tågdriften är 100 procent förnybar sedan många år tillbaka. När det gäller elförsörjning till stationer och depåer finns ett antal olika fastighetsägare och parter som har egna elabonnemang. Förutom trafikförvaltningen finns det flera andra ägare av stationer inom pendeltågstrafiken så som Trafikverket, Jernhusen och Swedavia. Rådigheten över de pendeltågsstationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

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

Nedan ses tabeller med sammanställningar av drivmedelsförbrukning och elförbrukning, samt andel förnybart per trafikslag.

Tabell 4. Drivmedelsförbrukning för busstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l] (5 % RME)	35 899 257	59 734	23 080
RME [l] (100 %)	3 338 647	36 651 588	45 893 409
HVO [l]	0	15 206 773	7 541 770
Etanol [l]	35 511 540	11 444 269	5 955 556
Biogas [Nm³]	6 335 942	13 396 098	12 052 735
Elektricitet [MWh]	0	111	345
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	44 %	97 %	96 %

Tabell 5. Drivmedelsförbrukning för färdtjänsten uppdelat på fossilt och förnybart drivmedel.

	Basår: 2011	**2018**[11]	**2019**
Personkilometer	84 716 192	91 942 864	91 440 470
Drivmedelsförbrukning			
Fossilt drivmedel [l alt. Nm³]	3 515 468	2 959 426	2 739 392
Förnybart drivmedel [l alt. Nm³]	1 184 138	1 994 300	1 871 581
Andel förnybart drivmedel [volym-%]	25 %	40 %	41 %
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	24 %	41 %	41 %

[11] Beräknat utifrån uppgifter om genomsnittlig drivmedelsförbrukning från Transportstyrelsens fordonsregister för de vanligast förekommande fordonsmodellerna inom varje drivmedelstyp, samt antagande att alla taxifordon kör lika mycket åt Färdtjänsten.

Tabell 6. Drivmedelsförbrukning för skärgårds- och pendelbåtstrafiken uppdelat på typ av drivmedel. Omfattar både egna och externa fartyg.

	Basår: 2011[12]	**2018**	**2019**
Personkilometer	42 439 452	51 064 499	53 050 265
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel[13] [l]	7 465 010	6 871 077	6 427 961
RME [l] (100 %)	297 890	0	0
HVO [l]	0	1 424 212	1 497 421
Elektricitet [MWh]	0	161	160
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	4 %	17 %	18 %

Tabell 7. Drivmedelsförbrukning för godstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Tonkilometer	119 955	181 713	176 020
Drivmedelsförbrukning			
Diesel [l]	90 040	98 196	108 179
RME [l] (100 %)	3 960	0	0
HVO [l]	0	20 726	29 920
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	17 %	21 %

Tabell 8. Drivmedelsförbrukning för helikoptertransporter inom skärgårdstrafiken av fastboende vid isläge.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Jetbränsle [l]	-	34 425	32 383
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	-	0 %	0 %

[12] Personkilometer och drivmedelsvolymer för basåret har räknats om efter granskning och kvalitetskontroll.
[13] Omfattar både Diesel MK1 och MK3

Tabell 9. Andel förnybar energi och energislag inom spårtrafiken.

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	3 279 000 000	4 220 000 000	4 450 000 000
Pendeltåg	100 %	100 %	100 %
Tunnelbana	100 %	100 %	100 %
Lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Andel förnybart totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 10. Drivmedelsförbrukning för spår- och arbetsfordon för spårunderhåll uppdelat på bränsleslag.

	Basår: 2011	2018	2019
Diesel Mk1 (100 % fossil) [l]	i.u.	8 840	i.u.
Diesel MK1 från publika mackar [l]	i.u.	33 802[14]	i.u.
HVO [l]	i.u.	0	300
Syntetisk diesel [l] (100 % fossil)	i.u.	100 155	83 190
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	i.u.	4,7 %[15]	*0,4 %*[16]

3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 9.	**Indikator**	**Måltal**
Energianvändningen för kollektivtrafiken har minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011	Energianvändning för kollektivtrafik per personkilometer	Ska ha minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011
Beskrivning: Kollektivtrafik med buss, till sjöss samt spårtrafik omfattas och bidrar i olika grad till att uppnå målet. Trafikförvaltningen fastställer specifika riktvärden för respektive trafikslag.		

[14] Tidigare års värden från 2017 och 2018 har justerats efter granskning och kvalitetskontroll för att tydliggöra att drivmedelsförbrukningen avser Diesel MK1 från publika mackar inklusive andel inblandat förnybart (ej liksom TF Miljöredovisning 2018 där andelen förnybart särredovisades).
[15] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.
[16] Ej fullständigt underlag. Miljörapportering från en drift- och underhållsentreprenör saknas för år 2019.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal**		
Indikator: Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	2015	2021	2030
	+5 %*	-10 %	-15 %

*Mellan 2011–2015 ökade energianvändning per personkilometer. Personkilometer är ett mått på trafikarbete – antal resenärer multiplicerat med resornas längd.

Från och med år 2018 använder trafikförvaltningen Energimyndighetens värden för beräkning av energiinnehåll i drivmedel. Energimyndighetens uppgifter utgör en öppen källa från en nationell myndighet vilket skapar transparens och jämförbarhet mellan aktörer. Värdena skiljer sig dock ytterst marginellt åt jämfört med tidigare använda nyckeldata och bedöms ligga väl inom felmarginalen för de uppgifter om drivmedelsförbrukning som rapporteras in till trafikförvaltningen. Därför görs i detta fall inga omräkningar av tidigare års energiinnehåll.

Sammanfattning

I Tabell 11 ses en sammanställning av energianvändning per trafikslag och per personkilometer samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till mål 9. En betydligt minskad total energianvändning per personkm har beräknats för år 2019. Vid analys av data är det framförallt spårtrafiken och sjötrafiken som står för de största procentuella förändringarna sett till total energianvändning jämfört med år 2018 och jämfört med basår 2011. Spårtrafiken har haft en ökad energiförbrukning på ca 2 procent jämfört med 2018, men samtidigt en 5 procentig ökning av antal personkm. Gällande drivmedelsförbrukning och personkm för sjötrafiken har en total genomlysning av uppdatering av inrapportering genomförts under året för att kvalitetssäkra och förbättra tillförlitligheten.
Vidare har eco-driving utbildningar genomförts och dessa kan även de bidra till förbättringar. Även vädret påverkar en hel del. Vid fint väder reser fler med skärgårdstrafiken vilket bidrar till ökade personkilometrar. Dock kör fartygen med mer gas eftersom tidtabellen är den samma, men bryggstoppen tar längre tid då fler personer ska lastas ombord. Det händer även att extra fartyg sätts in i trafik vid tider med många resenärer. Isväder gör både att tyngre isgående fartyg måste användas, men även att vissa turer ställs in.

Trafikförvaltningen har kontinuerligt under flera års tid arbetat aktivt för att förbättra inrapportering av miljödata, granska och justera beräkningar och kvalitetssäkra uppgifter. Under år 2018 resulterade detta även i vissa smärre, ej

avsevärt betydande omarbetningar av vissa basårsvärden för sjötrafiken respektive färdtjänsten. Därför görs bedömningen att den beräknade minskade totala energianvändningen i kollektivtrafiken till en mindre del kan härröra till beräkningsproblematik och till vissa delar bristande tillgänglighet till uppgifter för basår 2011. Totalt sett är dock minskningen betydande och miljömålet för år 2021 är redan uppnått med god marginal.

Tabell 11. Total energianvändning per trafikslag och per personkilometer, samt summering av total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	685 640	653 618
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,365	0,353
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	45 670	48 150	44 810
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,524	0,490
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	82 690	78 400
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,619	1,478
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	437 500	445 500
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,104	0,100
Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]	0,226	0,201	0,190
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken (%)	-	-11 %	-16 %

I Tabell 12 redovisas energianvändning för godstrafik och helikoptertransporter. Dessa redovisas separat då uppgifterna inte ingår i beräkning av målen för energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

Tabell 12. Total energianvändning for godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av mål 9 i Miljöprogram 2017-2021 eller i Fokusområdet miljöanpassat i Regionalt trafikförsörjningsprogram i Stockholms län.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Sjötrafiken godstrafik			
Total energianvändning [MWh]	935	1 180	1 360
Total energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,797	6,466	7,733
Sjötrafiken helikoptertransporter[17]			
Total energianvändning [MWh]	-	330	311

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

Energieffektivisering i busstrafiken

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

Elbussutredning

Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Trafikförvaltningen har sedan 2016 bedrivit ett omfattande utredningsarbete avseende eldrift av bussar. Syftet har varit att utreda om elbussar är ett bra alternativ för att minska energianvändning, buller och lokala utsläpp inom kollektivtrafiken i Stockholms län. Utredningen har utgått från de elektriska lösningar som finns kommersiellt tillgängliga och omfattar bland annat olika tekniker för laddning såsom depåladdade, ändhållplatsladdade eller trådladdade bussar. I utredningen presenteras tre scenarier för olika grad av elektrifiering samt vilken teknik och infrastruktur som krävs. Målet har varit att utredningen ska belysa de viktiga vägvalen och koppla dem till risker och möjligheter som elbusstrafik kan ge. Dessutom beskrivs den ekonomiska aspekten och vilken elektrisk kapacitet som krävs för de olika teknikerna. I februari 2019 fattade Trafiknämnden ett inriktningsbeslut i enlighet med utredningens förslag avseende framtida bussupphandlingar.

Energieffektivisering i sjötrafiken

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

Baserat på energisparkrav i senare avtal har ett antal energiförstudier tagits fram av flera trafikutövare. Trafikförvaltningen har också tagit fram kartläggningar med energiledningsplan för två fartyg – ett av dessa fartyg som utretts är ett eldrivet fartyg. Kartläggning och energiledningsplanen syftar till att tjäna som mall för övriga fartygsflottans energieffektiviseringsarbete.

Energieffektivisering i färdtjänsten
Entreprenörerna som kör för färdtjänsten byter sina bilar med ett intervall på cirka 3-6 år (maxålderskravet är 6 år), vilket möjliggör anpassning till nya regelverk, modern energisnål teknik samt mer förnybart drivmedel.

Energieffektivisering i spårtrafiken
Tunnelbana
Upprustningsaktiviteter har påbörjats för dagens tåg (C20) innefattande bl.a. värme och ventilationsenheter i tak, nya styrkort samt möjlighet att väsentligt minska förbrukning när tåget inte är i drift genom vilolägesfunktion. Trafikutövaren har också identifierat att byte av takarmaturer till LED är lönsamt och därefter själv bekostat och startat byte av belysningen på tågen. Gällande drivenergi till nuvarande spårfordonsflotta är utfallet av energiförbrukningen samma som tidigare år. På grund av förseningar har inte det nya spårfordonet C30 tagits i trafik än. Fordonet kommer att transportera mer personer och ha kylfunktion sommartid, vilket ökar energianvändningen totalt sett. Dock beräknas energianvändningen per personkilometer att minska.

Pendeltåg
Som ett led i att jobba mer aktivt med att minska energianvändning och energikostnader har Trafikutövaren försett pendeltågen med elmätare.

Tabell 13. Energianvändning[18] för spårtrafiken.

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	3 279 000 000	4 220 000 000	4 450 000 000
Pendeltåg [MWh]	159 800	196 000	200 000
Tunnelbana [MWh]	196 800	194 000	197 200
Lokalbanor [MWh]	40 000	47 500	48 200
Total energianvändning [MWh]	**396 600**	**437 500**	**445 500**
Energianvändning [kWh/pkm]	**0,121**	**0,104**	**0,100**

3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %

Sammanfattning

I Tabell 14 ses en sammanställning av minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet.
Trenden visar att utsläppen av kväveoxider och partiklar fortsätter att minska jämfört med tidigare år. Detta beror på en successiv uppgradering av bussfordonsflottan, fartygsflottan och färdtjänstfordon till nya modeller med renare motorer.

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

Tabell 14. Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört mot basår 2011.

	2018		2019	
	Partiklar	**Kväveoxider**	**Partiklar**	**Kväveoxider**
Busstrafik	-39 %	-53 %	-50 %	-57 %
Färdtjänst	-94 %	-60 %	-94 %	-61 %
Sjötrafikens persontransporter	- 47 %	-38 %	-39 %	-36 %
Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jfr med basår 2011	**- 41 %**[19]	**- 51 %**	**- 46 %**	**- 54 %**

Busstrafiken

Utvecklingen av elektrifiering av fordonsflottan kommer framöver ha en stor betydelse för minskade utsläppsnivåer inom busstrafiken. I övrigt beror busstrafikens utsläpp av luftföroreningar främst på fordonens årsmodell (Euro-klassning) och underhåll. Dessa parametrar regleras i avtal med operatörerna och revideras regelbundet.

Färdtjänsten

Färdtjänstens verksamhet utgörs till största delen av färdtjänsttaxi. Taxibolagen som kör för Färdtjänsten har en stor årlig omsättning av fordonsparken, vilket resulterar i en succesiv minskning av utsläpp från färdtjänstens verksamhet.

Sjötrafiken

För att minska fartygens utsläpp ersätts fartygens motorer med nyare modeller alternativt kompletteras med partikelfilter och SCR-katalysator (*Selective Catalytic Reduction*). Ett antal av Waxholmsbolagets fartyg är sedan tidigare utrustade med denna teknik.

Nedan ses tabeller med sammanställningar av utsläpp per trafikslag.

Gällande utsläpp av partiklar och kväveoxider för sjötrafiken har en total genomlysning av uppdatering av inrapportering genomförts under året för att kvalitetssäkra och förbättra tillförlitligheten. Detta tros vara orsaken till tillsynes ökade utsläpp jämfört med år 2018.

[19] Justerat jämfört med Miljöredovisning 2018 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 15. Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	19,9	12,7	10,2
Kväveoxider	2 489	1 240	1 103
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]:			
Partiklar	-	- 39 %	- 50 %
Kväveoxider	-	- 53 %	- 57 %

Tabell 16. Färdtjänstens beräknade utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2018**[20]	**2019**
Personkilometer	84 716 192	91 942 864	91 440 470
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	0,7	0,05	0,05
Kväveoxider	14,9	6,5	6,3
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]:			
Partiklar	-	- 94 %	- 94 %
Kväveoxider	-	- 60 %	- 61 %

[20] Uppgifterna om utsläpp av partiklar och kväveoxider är inte exakta, utan har beräknats utifrån uppgifter från Transportstyrelsens fordonsregister för de vanligast förekommande fordonsmodellerna inom varje drivmedelstyp (gasfordon, elhybrid, miljödieselbil). Det har antagits att alla taxifordon inom de upphandlade taxibolagen kör lika mycket åt Färdtjänsten.

Tabell 17. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Personkilometer	42 439 452	51 064 499	53 050 265
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	7,2	4,5	5,4
Kväveoxider	228,7	170,3	183,3
Utsläpp per personkilometer [g/pkm]:			
Partiklar	0,2	0,1	0,1
Kväveoxider	5,4	3,3	3,5
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-47 %	-39 %
Kväveoxider	-	-38 %	-36 %

Tabell 18. Godstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011[21]	**2018**	**2019**
Tonkilometer	119 955	181 713	176 020
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	0,1	0,1	0,1
Kväveoxider	2,7	3,6	4,2
Utsläpp per tonkilometer [g/tkm]:			
Partiklar	0,8	0,5	0,6
Kväveoxider	22,5	19,8	23,9
Utsläppsminskning relaterat till tonkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-37 %	-22%
Kväveoxider	-	-12 %	+6%

[21] Från och med 2018 finns basårsvärde för godstrafiken.

3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 10.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken minskat med 30 procent i jämförelse med år 2017	10.1 Mängden utfasningskemikalier, i kilogram eller liter	Ska vara 30 procent mindre år 2021 i jämförelse med år 2017

Beskrivning: År 2017 inventeras mängden utfasningskemikalier som används för drift och underhåll av fordon samt fastigheter och depåer hos de trafikoperatörer som trafikförvaltningen anlitar och den uppmätta mängden utgör basår för målet. En årlig inventering och redovisning utförs sedan. De aktuella utfasningskemikalierna definieras i Stockholms läns landstings utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier.

Trafikförvaltningen har redovisat kemikalier enligt Region Stockholms utfasningslista sedan år 2017. Trafikförvaltningens trafikutövare/leverantörer står för den största delen av de produkter och varor som trafikförvaltningen ska rapportera. Den totala mängden utfasningsämnen som är större än 0,01 liter eller kg och där halten är större än 0,1 vikt-% utfasningsämnen som förbrukats under året redovisas i liter eller kilo och utgör nyckeltal för användningen. Förändring mot basåret jämförs med basåret.
Sektion Hållbar utveckling i samverkan med upphandlingssektionen arbetar för att ställa kemikaliekrav på vissa produkter och varor med hänvisning till utfasningslistan. De prioriterade varorna finns angivna i Riktlinjer Miljö och energi.

Sammanfattning

I Tabell 19 ses en sammanställning av inrapporterade mängder miljö- och hälsofarliga kemikalier. Resultatet för år 2019 indikerar en stor ökning av mängd förbrukade utfasningsämnen jämfört med år 2018 och 2017. Till största delen utgörs dessa ökade inrapporterade mängder av förbrukade motoroljor hos flera busstrafikutövare och inom sjötrafiken. Det finns inte underlag i dagsläget för att helt säkert avgöra vad denna stora förändring beror på. En kvalificerad bedömning är dock att den beräknade ökningen beror på en successivt förbättrad inrapportering av kemikalieförbrukning från trafikutövare och drift- och underhållsleverantörer mellan åren. 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.

Tabell 19. Inrapporterade mängder förbrukade miljö- och hälsofarliga kemikalier. Endast förekomster större än 0,01 kilogram eller liter redovisas.

	CAS-nummer	**Basår: 2017 [kg eller l]**	**2018* [kg eller l]**	**2019* [kg eller l]**
Förbudsämnen				
Dibutyltenndilaurat		0	0	<0,01
Kolofonium, Harts	8050-09-7, 8052-10-6, 73138-82-6	21	13,7	158,5
N-Metylpyrrolidon	872-50-4	0,03	0,03	0
Hydrokinon		0	0,04	1,44
Utfasningsämnen				
1,2-Benzisotiazol-3(2H)-on	2634-33-5	0	0,089	0
2-Brom-2-nitropropan-1,3-diol (Bronopol)		0	0	0,03
2-Butanonoxim	96-29-7	10,36	1,24	5,67
2-Metyl-2H-isotiazol-3-on (MI)	2682-20-4	0,04	0,45	0,4
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on (MCI)	26172-55-4	0	0,45	0,42
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on och 2-metyl-2H-isotiazol-3-on, en blandning av Cas nr 26172-55-4 och 2682-20-4 (MCI/MI)	55965-84-9	0	0	0
Bensen	71-43-2	10	0,2	27,45
Bisfenol A och epiklorhydrin	25068-38-6	35,92	8,7	212,02
Butylhydroxitoluen (BHT)	128-37-0	0,6	0,04	0,21
Cyklohexan	110-82-7	8,05	1,22	5,83
Dekametylcyklopentasiloxan (D5)	541-02-6	0	0	0,03
Dibensoylperoxid	94-36-0	0,75	0,69	13,3
Dodekylmetakrylat	142-90-5	0	0,02	0,15
Heptan	142-82-5	0,87	1,94	0,92
Hexan	110-54-3	6,96	1,25	5,13
Kalium-2-etylhexanoat	3164-85-0	2702,9	2781,08	2999

Komplexa kolväten (nafta, petroleum) med cancerklassning	Flera t.ex. 64741-88-4,64742-54-7, 64742-48-9,64742-49-0	9 873,09	7 636,72	48 923,3
Kumen	98-82-8	17,65	0	0
Limonen (Dipenten, (±)-Limonen, d-limonen)	5989-27-5, 5989-54-8, 138-86-3	189,16	3,41	19,37
Mineralterpentin	8052-41-3	21,57	0,6	3,92
Nonylfenoletoxilat och dess derivat	68412-54-4 , 9016-45-9, 127087-87-0, 26027-38-3	0	0,04	0,14
Parfymämnen listade i appendix 1	Flera t.ex. 101-86-0, 80-54-6, 122-40-7, 100-51-6	313,54	48,26	17,04
Propyl 4-hydroxibensoat (Propylparaben)	94-13-3	0	0	41,01
Styren	100-42-5	27,96	6,56	88,7
Tetradekanol	112-72-1	0	0,48	0
Toluen	108-88-3	17	23,98	45,42
Trizinkbis(ortofosfat)	7779-90-0	12,07	1,8	6,52
Zinkdialkylditiofosfater	68649-42-3	607,97	480,12	39,3
Zinkoxid	1314-13-2	60,77	41,01	103,5
Zinkpulver-zinkdamm (stabiliserat)	7440-66-6	8,75	1,8	274,9
Zinksulfat och dess hydrat-föreningar	7733-02-0, 7446-20-0, 7446-19-7	0,07	0	0
TOTAL FÖRBRUKNING (KG alt. LITER)				
Förbudsämnen		21,03	13,81	159,9
Utfasningsämnen		13 926,06	11 042,13	53 158,9
Förändring förbrukning av utfasningsämne jämfört med basår 2017		**-**	**- 21 %**	**+ 282 %**

*De avtal som utgör redovisningen för basåret 2017 utgör redovisningsgrund för hela programperioden(2017-2021) och bedöms vara representativa för kemikalieanvändningen i hela verksamheten. Kemikaliehantering i nya avtal och de avtal som av olika anledningar inte innefattas i basårsvärdet redovisas internt.

3.6 Minskat buller

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde Miljöanpassat		
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	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

Begränsning av buller
Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn. Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av miljöledningssystemets egenkontroll. Bullerkartläggningen utgör grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder. Måltalen för buller i Trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för bullerskyddsarbetet avseende luftburet buller från spårtrafiken. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastruktur.

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. 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.

Internt inom förvaltningen sker ett nära samarbete mellan olika avdelningar. Det gäller exempelvis kommunkontakter och kundsynpunkter. För att minska bullerpåverkan är det viktigt att delta i planeringen av ny bebyggelse och att utveckla underhåll av spårinfrastruktur såväl i avtalsutformning som uppföljning av avtal. En viktig del i underhållet för att ha kunskap om underhållsrelaterat buller är det digitala spårövervakningssystemet QTMS.

Bullerskyddsåtgärder på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan
Ett GIS-baserat verktyg är till stor hjälp för att dokumentera utförda bullerskyddsåtgärder och att analysera behov av åtgärder efter genomförd bullerkartläggning.
Exempel på bullerskyddsåtgärder under året:

- Beslut har tagits att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna för att åtgärda skrikljud.
- Slutförda planerings- och utredningsstudier för bullerskyddsåtgärder utmed Tvärbanan och Nockebybanan
- Program Roslagsbanans Utbyggnad och Program Saltsjöbanan har i princip slutfört bullerskyddsarbete. Lokala åtgärder på bostäder har utförts under året och endast enstaka fastigheter kvarstår.

3.7 Begränsad svallpåverkan

Sjötrafiken ger upphov till svallvågor som påverkar vattenmiljön och stränderna inom verksamhetsområdet. Genom trafikförsörjningsprogrammet har trafikförvaltningen ansvar att arbeta för att minimera uppkomsten av svallvågor. I Riktlinjer Miljö och energi konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete.
I driften hanteras frågan helt genom dialog med intressenter och operatörer i de fall då klagomål kommer in via sjötrafikens kundtjänst. Det rör sig om ett tiotal klagomål årligen som rör trafikens påverkan från svall. Generellt diskuteras svallproblematik och vilka insatser som kan vara aktuella med leverantörerna i det löpande arbetet.

4 Fastigheter och anläggningar

Trafikförvaltningen förvaltar ett omfattande fastighetsbestånd, framförallt bestående av ett stort och växande antal spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Dessa fastigheter är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska fungera tillfredsställande. Kollektivtrafiken i Stockholms län är en omfattande verksamhet med hög tillgänglighet och många drifttimmar, vilket innebär att energianvändningen i fastigheterna är hög. Depåernas beläggningsgrad har ökat de senaste åren vilket ökar energiförbrukningen.

Totalt förvaltar trafikförvaltningen omkring 45 depåer. Av dessa återfinns 17 stycken inom spårtrafikens verksamhet och 29 används för underhåll och uppställning av de dryga 2 100 fordon som används inom busstrafiken. Utöver depåerna förvaltar trafikförvaltningen omkring 82 bussterminaler och 233 stationer inom tunnelbane- och lokalbanetrafiken. Pendeltågsstationerna ägs till största delen av trafikverket som även äger spåren där pendeltågen går.

4.1 Förnybar energi i fastigheter

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län				
Fokusområde	**Indikator**	**Basår 2015**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Miljöanpassat	Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %	100 %

Sammanfattning

I Tabell 20 ses en sammanställning av andelen förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målet. Andelen förnybar energi i fastigheter har ökat sedan föregående år. I Tabell 21 ses egen fastighetsnära energiproduktion på depåtak.

Tabell 20. Andel förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter.[22]

	Basår: 2011	**2018**	**2019**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294 931	1 225 727
Elförbrukning	100 %	90%	94 %*
Värmeförbrukning [23]	86,6 %	89%	93%
Förbrukning av kyla	100 %	100%	100%
Total andel förnybar energi	**93,6 %**	**89 %**	**94%**
*En bussleverantör handlade inte förnybar el. Huvudparten av oljan har handlats förnybar.			

Tabell 21. Fastighetsnära förnybar energiproduktion (solceller).

Placering	**2016 [MWh]**	**2017 [MWh]**	**2018 [MWh]**	**2019[24] [MWh]**
Gubbängens bussdepå	96	106	101	iu
Södertälje pendeltågsdepå	30[25]	32	30	iu

I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el. Solkraften som är den förnybara energikälla relativt vind och vatten som bidrar mest till CO2 belastningen har endast 10 % av utsläppen jämfört med residualmixen[26] för år 2018. Fjärrvärme- och fjärrkylaleverantörerna i Stockholm har höga ambitioner om att inom närmsta åren nå 100 procent förnybart. I avtal där trafikutövare inte säkerställt att den köpta energin för el faktiskt är 100 procentig, påverkar det den totala sammanställningen.

Genomförda strategiska aktiviteter under året

Från en utredning som trafikförvaltningen presenterade för trafiknämnden den 26:e november 2019 beslutades att:

- En upphandling av *solkraft som tjänst* ska beredas för implementering på 13 depåtak. Som del av beslutet ska fördjupningar av eventuella anpassningar på åtta av taken även utföras.

[22] Nyckeltalen för bakomliggande energinyckeltal förklaras i avsnitt ”4.2 Energieffektivisering i fastigheter”.
[23] Klimatkorrigerade siffror.
[24] Inga uppgifter har erhållits från entreprenör för år 2019.
[25] Utgör ett snitt för produktionen mellan år 2009-2016. Sedan ibruktagandet 2009 var produktionen 236 MWh.
[26] (Residualmix - Den nordiska elmixen, används för icke specificerade produktionskällor. Källa: Energimarknadsinspektionen)

Några korta återkopplingar från projektet:

a. Solkraft är den förnybara energikälla för SL:s fastigheter som är bäst ur klimatsynpunkt per satsad krona.
b. Energieffektiviserande åtgärder som genomförs i SL:s fastigheter och anläggningar ger ofta 2-5 gånger bättre klimatprestanda och avkastning per satsad krona jämfört med en solcellsinvestering.
c. *Solkraft som tjänst* har potential att handlas upp med sänkt totalpris för elen (När de avgående kostnaderna för kraft, nät och elskatt jämförs med priset för el som köps genom tjänsten Power Purchase Agreement som benämns PPA)
d. Inom ramen för projektet togs en handbok för solceller fram som ska användas i samband med projekt med depåtak.

- En planeringsstudie tas fram som utreder och föreslår SL:s energieffektiviseringsarbete framöver för trafik och fastighet – se mer om den under avsnitt 4.2 Energieffektivisering i fastigheter.
    a. I den mån det finns tid och resurser inom projektet, utreds även vissa åtgärder som minskar koldioxidbelastningen effektivt. Effektreducerande åtgärder som inte nödvändigtvis behöver reducera energianvändningen kan minska utsläppen av koldioxid betydligt. Så även fallet genom att till exempel nyttja energin i ledningarna för fjärrvärme- och fjärrkylaretur.

4.2 Energieffektivisering i fastigheter

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 12	**Indikator**	**Måltal**
Verksamhets- och fastighetsenergi i landstingsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011	12.1 Energianvändning, kilowattimmar per kvadratmeter (Atemp[27])	10 procent lägre energianvändning år 2021 och 30 procent lägre år 2030, i jämförelse med år 2011
Beskrivning: Målet avser använd mängd energi och omfattar all elektricitet, värme och kyla (fastighetsenergi och verksamhetsenergi sammanslaget). Både fastighets- och verksamhetsenergi ska effektiviseras.		

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län				
Fokusområde	**Indikator**	**Basår 2015**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Miljöanpassat	Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %	30 %

Sammanfattning

Totalt har värme-, el- och kylanvändningen minskat med 5,7 % relativt 2018 och med 13,2 % relativt 2011. Om utfallet håller i sig bedöms målet nås med god marginal till år 2021 (10 procents reduktion). Nedan beskrivs mer analys om orsaker till resultatet.

Effektiviseringen av **värme** under året, som utgör ca 3 % av total reduktion, fördelas övergripande enligt nedan:

- Ca 30 %: Optimeringar av bla rampvärme och intrimningar efter energikartläggningar
- Ca 20 %: Ombyggnad och intrimning efter projekt
- Ca 20 %: Nya (ostyrda) förvaltningsobjekt som trimmats in under året

Effektiviseringen av **el** under året, som utgör nära 3 % av total reduktion, fördelas övergripande enligt nedan:

[27] Ytnyckeltalet m² BRA är mer relevant för trafikförvaltningens (SLs) verksamhet än Atemp. Flertalet processer, däribland uppvärmning av bussar från bussramper, distribuerar stor del av värmen utan att den distribueras till en uppvärmd fastighetsyta. Tunnelbanestationer är ett motsatt exempel med mycket installationer men begränsad uppvärmd yta

- Ca 30%: Nya (ostyrda) förvaltningsobjekt som trimmats in under året
- Ca 30%: Ombyggnad och intrimning efter projekt
- Ca 10%: Ev omkopplat till matning från el till spårdrift

Reduktionen av **kyla** med ca 0,1 % av total energi är försumbar och ej trendmässig.

I Tabell 22 redovisas indata och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

Tabell 22. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2017**	**2018[28]**	**2019[29]**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294931	1 294 931	1 225 727
Lokalyta [Atemp m²][30]	1 052 161	1 165 438	1 165 438	1 103 154
Elförbrukning [MWh]	125 800	135 400	141 000	122 897
Värmeförbrukning[31] [MWh]	117 400	111 100	108 900	97 890
Förbrukning av kyla [MWh]	2 200	1 200	1 800	1 516
Total energianvändning [MWh][32]	245 400	247 700	251 600	223 167
Total energianvändning per kvadratmeter	233	213	216	202
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		**8,9%**	**7,5%**	**13,2%**
Kommentar: Data för 2017 och 2018 relativt referensåret: Utifrån det samlade underlaget som ger grund för trendförändringen av total energi om ca 7,5 procents reduktion mellan 2011 till 2018 har energinyckeltalen räknats om för 2017 och 2018. Denna omräkning har gjorts genom att differensen mellan den fördjupade uppföljningen och tidigare nivå (213/193 för år 2017 och 216/196 för år 2018) räknats upp.				

[28] Baserat på förändringen av energiförbrukningen mellan 2017 och 2018.

[29] Energinyckeltalet för 2019: Underlaget med uppdaterade fastighetsportföljen har uppdaterats i enlighet med beskrivningen under avsnitt ”*Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning*”.

[30] Ytmåttet Atemp är inte relevant för SLs verksamhet. Stora delar av värmen åtgår till bussar när de står vid depå, stationer har ytterst begränsad yta som definieras av Atemp trots att installationsgraden är hög. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp. Genomgång av ytuppdateringar i fastighetssystemet Landlord krävs för adekvat ythantering (och energi).

[31] Normalårskorrigerade siffror.

[32] Exklusive sjötrafikens hyrda lokaler på grund av att basårsvärde för 2011 saknas och att energiförbrukningen är beräknad och därför inte motsvarar den faktiska förbrukningen. År 2017 uppgår lokalytan till 393 m² och energiförbrukningen är beräknad till totalt 46,6 MWh.

Genomförda strategiska aktiviteter under året
Nedan framgår några av de strategiska aktiviteter som utförts under år 2019:

- Uppdateringar i kommande trafikavtal med skarpare energieffektiviseringskrav.
- Principer för hur åtgärder i SL egendom kan medfinansieras av trafikutövare med bibehållen lönsamhet har tagits fram och inväntar implementering.
- En behovsformulering har lämnats fram för beslut som ska staka ut vägen för datadriven uppföljning / energieffektivisering med fokus på fastigheter och anläggningar.

Utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning
Arbetet med automatiserad insamling av mätdata och förfinad mätarstruktur som startade år 2018 har fortgått. Det finns trots detta fortsatt för årets redovisning utmaningar att spåra referensårets användning och relatera energianvändningen för vissa stationers samt enstaka depåers abonnemang till för energisammanhang lämplig yta.

Årets redovisning utgår från och bygger vidare på den mer förfinade uppföljningen som beskrevs i 2018 års Miljöredovisning. Den påvisar en total reduktion runt 7-8 procent för 2018 relativt 2011.

I år inkluderas fem nya förvaltningsobjekt som nu har energimätdata som är relevant att följa mht att objektens verksamhet är i drift och att kvalitet finns i energimätdata. Dessutom utgår 18 fastigheter som inte är eller varit relevanta att aggregera. Ovanstående ger att lokalarean total minskar med 69 204 m^2. Den justerade fastighetsportföljen som inräknas från nyckeltalen för 2019 påverkar i realiteten kWh och kWh/m^2. I syfte att begränsa osäkerheter och underlätta uppföljning mot mål ändras inte referens och tidigare års nyckeltal genom nedan utan endast trenden som den aktuella fastighetportföljen för med sig.

- Den procentuella förändringen i energi mellan 2018 och 2019 i årets sammanställning av de nuvarande objektens energidata har använts för att uppdatera tidigare absolutnivå för 2018 enligt tabell 23 (5,7 % reduktion från 216 kWh/m^2) till 2019.
- Att nyttja ett närstående referensår ger ökad precision utifrån att några få stora förändringar som sker i fastighetsportföljen annars snedvrider efterkommande års utfall och målarbete.

4.3 Bygg- och anläggningsprojekt

Klimatpåverkan från bygg-och anläggningsprojekt

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 13.	**Indikator**	**Måltal**
Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i landstingets bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats	13.1 Landstinget har en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt (utarbetas under 2017)	-

Beskrivning: Målet är nått om det finns en beslutad landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt samt om berörda förvaltningar och bolag bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för genomförande av planen.

Trafikförvaltningen har deltagit i arbetet med att ta fram en regionövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt i samverkan med regionledningskontoret som leder det arbetet. Det finns förslag på indikatorer för Miljömål 13 framtaget som inväntar politisk beredning och beslut.

Under år 2019 har trafikförvaltningens fortsatt internt arbete med att implementera kravbild, arbetssätt, rutin och mallar utefter ledningsgruppens följande inriktningsbeslut från december 2018:

- I bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska åtgärder identifieras och prioriterade åtgärder genomföras, med målsättning om att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent. Dessa projekt ska redovisa klimatpåverkan med hjälp av klimatkalkyl enligt beslutad metod.
- Trafikförvaltningen utreder och implementerar krav för reducerad klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder ≤ 50 miljoner kronor.

Samverkan och dialog har gjorts i stor utsträckning med Trafikverket och Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Utkast på rutin och mall har tagits fram genom flertalet workshops, remisser och dialoger i ledningsgrupper och med olika projekt.

Ett fåtal bygg- och anläggningsprojekt har under år 2019 påbörjat respektive genomfört en del åtgärder med hänsyn till klimatpåverkan och bevarande av naturresurser genom att aktivt välja återbruk av material. En av de största och

mest omfattade totalentreprenaderna som upphandlades under året har en tydlig kravställning på genomförande av klimatkalkyl och klimatreducerande åtgärder i projektering och produktion.

Ökad materialåtervinning och förebyggande av avfall

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 14.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har landstinget ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall	14.1 Landstinget arbetar för att förebygga avfall och öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt (identifierar avfallsströmmar under 2017)	-
Beskrivning: Målet avser att styra mot minskade avfallsmängder samt en mer högkvalitativ material-återvinning vid sluthantering av bygg- och rivningsavfall. Under 2017 identifierar berörda förvaltningar och bolag avfallsströmmar med stor miljöpåverkan och utvecklingspotential samt beslutar om lokala mål och åtgärder. Målen ska omfatta ökad materialåtervinning för prioriterade fraktioner, samt avfallsförebyggande insatser, vid nybyggnations-, ombyggnations- respektive anläggningsprojekt.		

Trafikförvaltningen har efter ledningsgruppens inriktningsbeslut i december 2018 med anledning av mål 14, ännu inte kunnat prioritera att jobba aktivt med målet. Inriktningsbeslutet omfattade följande:

- Trafikförvaltningen upprättar god kontroll och styrning över avfallshantering för alla bygg- och anläggningsprojekt under miljöprogramperioden.
- I bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska en materialinventering genomföras med syfte att utreda möjligheter till återbrukande. Projektspecifikt mål för återbrukande ska identifieras och anges.

Det finns dock sedan flera år en kravbild där bygg- och anläggningsprojekt ska främja ökad materialåtervinning och återbruk, och det pågår aktiviteter i flera projekt inom detta område.

Under år 2019 har därtill kravbilden gentemot bygg- och anläggningsentreprenörer för sortering och inrapportering av bygg- och rivningsavfall uppdaterats i förhållande till senaste Sveriges Byggindustriers *Resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning 2019*. Kravbilden för återbruk och återvinning av vissa avfallsfraktioner i enlighet med Sveriges Byggindustriers riktlinjer kommer att förtydligas ytterligare under år 2020.

Därtill har ett internt arbete genomförts under år 2019 med fokus på uppdatering av miljökrav för kommande bygg- och anläggningsprojekt, som bland annat kommer att omfatta krav på materialinventering vid ombyggnationer. Se mer i kapitel 5.3.

I Tabell 24 redovisas en sammanställning av inrapporterat bygg- och rivningsavfall samt beräknad sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

De totala inrapporterade avfallsmängderna och mängder massor (både icke-farliga och massor klassade som farligt avfall) varierar från år till år, beroende på vilka aktiviteter som genomförts och platsspecifika förutsättningar i de olika projekten. Siffrorna för de totala mängderna ger endast en bild över omfattning per år och går inte att jämföra mellan år för att se på någon trend.

Tabell 24. Inrapporterade mängder bygg- och rivningsavfall och sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

	2016	**2017**	**2018**	**2019**
Totalt bygg- och rivningsavfall [ton]	3 460	14 322	3 272	5 966
Sorterat bygg- och rivningsavfall [ton]	3 183	14 036	2 497	5 365
Andelen sorterat avfall	92 %	98 %	76 %	90 %
Total mängd massor [ton]	105 500	365 579	211 553	72 301
Massor exkl. massor klassade som farligt avfall [ton]	94 600	364 424	209 025	63 980
Massor klassade som farligt avfall [ton]	10 500	1 155	2 528	8 321

4.4 Miljöanpassade byggvaror

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 15.	**Indikator**	**Måltal**

Landstinget bedömer material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier och år 2021 är minst 90 procent accepterade eller rekommenderade.	15.1 Andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent 15.2 Andelen accepterade eller rekommenderade material och produkter av de som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent.	50 procent av material och produkter för kollektivtrafikens fastigheter och anläggningar ska vara bedömda år 2021. Av dessa är 90 procent accepterade eller rekommenderade.

Beskrivning: De material och produkter som används vid ny- och ombyggnation registreras och i första hand redovisas varje produkt och material för sig, men om det inte är relevant registreras de i produkt- och materialgrupper. Varje år redovisas andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningen (eller motsvarande kriterier).

Varje år redovisas andelen rekommenderade respektive accepterade material och produkter för avslutade projekt. Det omfattar både kollektivtrafikens fastigheter och övriga landstings- ägda fastigheter.

Miljöbedömning av 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 har förvaltningarna och Region Stockholm 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 ett arbete med prioritering av produktkategorier påbörjats. Detta då många produkter inom främst anläggningsprojekt saknas.

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

och produkter. I Tabell 25 redovisas statistik från Byggvarubedömningen för trafikförvaltningen.

Tabell 25. Bedömning av material och produkter i Byggvarubedömningen.

	2018	**2019**	**Måltal 2021**
Andel bedömda material[33]	*97 %*	*94 %*	50 %
Varav accepterade eller rekommenderade	83 %	82 %	90 %

[33] Uppgiften avser bedömning av de material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen (BVB). Det återstår dock arbete med att lägga in material och produkter i BVB för att få en översikt över det totala antalet material och produkter, vilket gör att andelen i verkligheten kan skilja sig från den redovisade siffran.

5 Övrigt

5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor

Region Stockholms miljöprogram 2017-2021		
Mål 11.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har klimatpåverkan från landstingets tjänsteresor minskat med 25 procent i jämförelse med år 2016	11.1 Klimatpåverkan från tåg- och flygresor, ton koldioxidekvivalenter	Ska ha minskat med 25 procent jämfört med år 2016

Beskrivning: Omfattar tåg- och flygresor i tjänsten som anställda bokar via resebyrå. Statistik för detta mål rapporteras i Stockholms läns landstings miljöredovisning.

Inom trafikförvaltningen pågår kontinuerligt arbete med att minska klimatpåverkan av det interna arbetet. Klimatpåverkan uppstår bland annat vid resor inom tjänsten. Resfria möten prioriteras genom möjligheter till telefon/videomöte. När resor görs används Region Stockholms reseplaneringsverktyg och centralt upphandlade resebyrå som tar hänsyn till miljöpåverkan. För år 2019 har statistiken för samtliga förvaltningar och bolag tillgängliggjorts redan i början av januari, vilket innebär att uppgifter för trafikförvaltningens tjänsteresor går att rapportera i denna miljöredovisning. Sammanställt resultat ses i Tabell 26. Samtliga av trafikförvaltningens medarbetare erbjuds en beskattningsbar reseförmån i form av Access-kort för att uppmuntras att välja kollektiva färdmedel framför bil.

Tabell 26. Antal ressträckor och utsläpp av koldioxidekvivalenter från trafikförvaltningens tjänsteresor bokade via resebyrå för helår 2019.

Tjänsteresor inom trafikförvaltningen via resebyrå	**2019**
Antal ressträckor med flyg, varav	1 045
- Inrikes	96
- Utrikes	949
Antal ressträckor med tåg, varav	766
- Inrikes	743
- Utrikes	23
Antal ressträckor med marktransport, flygbuss eller taxi	24
Totala utsläpp* [ton CO2-e]	**262**
Utsläpp per kilometer [g CO2-e/km]	**193**
*Inkl. omräkningsfaktor 2,7 för radiative forcing för flygresor, med hänvisning till Intergovernmental panel for Climate Change (IPCC).	

5.2 Ekologiska livsmedel

Trafikförvaltningen använder uteslutande landstingets centrala avtal för inköp av kaffe, te och tillbehör samt frukt. Andelen ekologiska inköp under året är 86 procent. Allt te och kaffe med tillbehör är ekologiskt. Andelen av den inköpta frukten är till 70 procent ekologisk.

Tabell 27. Inköp av kaffe, choklad, te och frukt till personal.

	2012	**2018**	**2019**
Inköp ekologisk frukt [SEK]		367 233	561 375
Inköp totalt frukt [SEK]		956 607	807 296
Andel ekologiska inköp av frukt		38 %	70 %
Inköp ekologiskt kaffe, te, mjölk [SEK]		894 357	945 744
Andel ekologiska inköp kaffe, te, mjölk		100 %	100 %
Inköp ekologisk [SEK]	815 740	1 261 591	1 507 119
Inköp totalt [SEK]	1 432 417	1 850 964	1 753 040
Andel ekologiska inköp	57 %	69 %	86 %

5.3 Miljöledning och internt miljöarbete

Trafikförvaltningen har under år 2018 och 2019 lagt stort fokus på verksamhetsprocessarbete genom kartläggning av interna processer och framtagande av huvudprocesskarta för trafikförvaltningen. Syftet är att förtydliga för att skapa förutsättningar för att systematiskt kunna förbättra och utveckla det interna arbetssättet. Målsättningen är att trafikförvaltningen ska

kunna jobba så smart som möjligt för bästa möjliga resultat för trafikförvaltningens intressenter och internt. Som ett led i detta är planen att miljöledning och styrning tydligare kommer att integreras i dessa huvudprocesser.

Under år 2019 har även trafikförvaltningen fokuserat på att förbättra och förtydliga kommunikation och krav på inrapportering av miljödata och miljöuppföljning med verifikat på uppfyllande av miljökrav gentemot sina avtalspartners. Syftet är att arbetet ska bli mer effektivt både internt och för samtliga intressenter.

Miljökraven för studier, projekt och vid upphandling ses kontinuerligt över och uppdateras årligen. Under år 2019 har ett särskilt fokus lagts på bygg- och anläggningsprojekt med planer på kommande uppdateringar av miljö- och klimatkrav vid projektering och upphandling av entreprenader.

5.4 Miljökommunikation

Trafikförvaltningen har en lång tradition av att ta miljöansvar och arbetar systematiskt med att minska miljöbelastningen i alla delar av verksamheten. Vi arbetar mot tuffa miljömål och inspirerar andra att följa efter. Vårt miljö- och klimatarbete ligger i framkant men har varit relativt anonymt, både inom och utanför organisationen.

År 2017 beslutade trafikförvaltningen därför att ta ett samlat grepp om hållbarhetskommunikationen med inriktning mot miljö. Under 2017 formulerade vi en budskapsplattform och berättelsen om trafikförvaltningens miljöarbete och klimatansvar. År 2018 genomfördes en omfattande extern kommunikationskampanj baserad på budskap från miljöberättelsen.

Under år 2019 har vi tagit nästa steg och haft miljö- och klimatansvar som tema i flera kommunikationsinsatser över hela året. Det resulterade i tre stora externa kampanjer med fokus på klimatansvar. Dessutom fick SL:s traditionella sommarkampanj ett underförstått budskap om klimatansvar genom en blinkning till resebranschen.

Utöver det har trafikförvaltningen synts i flera redaktionella annonser under året i samarbete med DN, SvD och DI där vi beskrivit vårt arbete för fossilfri kollektivtrafik, satsning på eldriven busstrafik samt en artikel om klimatsmarta tjänsteresor, riktat mot företagskunder.

Bilaga 1. Tabeller

Nedan redovisas tabeller i längre tidsserier för de uppgifter som redovisats i trafikförvaltningens tidigare miljöredovisningar. I flera tabeller har värden för tidigare år nu uppdaterats, i vissa fall på grund av granskning och kvalitetskontroll, i vissa fall på grund av justerade nyckeldata och ändrade beräkningsfaktorer. Förändringarna som har gjorts kommenteras i fotnoter och löptext i huvuddelen av redovisningen. Specifika detaljer hittas i underlaget till denna redovisning.

Tabell 1. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Baseras på energiinnehåll i drivmedlen.

	Busstrafik	Spårtrafiken	Färdtjänsten	Sjötrafiken	**Totalt**
Basår 2011	44 %	100 %	21 %	3 %	**61 %**
2012	55 %	100 %	22 %	-	**-**
2013	65 %	100 %	30 %	-	**-**
2014	80 %	100 %	33 %	3 %	**81 %**
2015	81 %	100 %	40 %	3 %	**82 %**
2016	90 %	100 %	43 %	4 %	**87 %**
2017	97 %	100 %	52 %	16 %	**91 %**
2018	97 %	100 %	41 %	17 %	**91 %**
2019	96 %	100 %	41 %	18 %	**91 %**

Tabell 2. Antal personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

	Busstrafik	Spårtrafik	Färdtjänsten	Sjötrafiken
Basår 2011	1 792 000 000	3 279 000 000	84 716 192	42 439 452
2012	1 830 000 000	3 411 000 000	83 840 505	-
2013	1 842 000 000	3 622 000 000	89 525 147	-
2014	1 873 000 000	3 779 000 000	90 411 755	45 996 706
2015	1 835 000 000	3 879 000 000	90 926 191	45 811 520
2016	1 867 000 000	4 003 000 000	92 288 857	46 461 928
2017	1 899 000 000	4 033 000 000	91 301 013	47 010 833
2018	1 880 000 000	4 220 000 000	91 942 864	51 064 499
2019	1 850 000 000	4 450 000 000	91 440 470	53 050 265

Tabell 3. Drivmedelsförbrukning i busstrafiken.

	Diesel [l]	RME [l]	HVO [l]	Etanol [l]	Biogas [Nm³]	Naturgas [Nm³]	Elektricitet [MWh]
Basår 2011	35 899 257	3 338 647	0	35 511 540	6 335 942	0	0
2012	27 194 254	10 217 357	0	37 937 699	8 213 508	1 616 552	0
2013	13 866 202	26 594 967	0	34 955 585	10 996 112	250 806	0
2014	9 614 793	31 926 865	0	33 511 603	11 151 000	569 995	0
2015	7 835 416	33 566 180	0	29 323 396	12 913 454	1 875 271	0
2016	3 085 742	32 683 097	10 014693	22 093 924	13 270964	588 075	0
2017	1 960	21 786 130	26 570 313	14 057 937	14 133 339	0	0
2018	59 734	36 651 588	15 206 773	11 444 269	13 396 098	0	111
2019	23 080	45 893 409	7 541 770	5 955 556	12 052 735	0	345

Tabell 4. Drivmedelsförbrukning och andel förnybar energi för Färdtjänsten.

	Fossilt bränsle [l alt. Nm3]	Förnybart bränsle [l alt. Nm3]	Andel förnybart drivmedel [volym-%]
Basår 2011	3 515 468	1 184 138	25 %
2012	3 136 617	959 765	23 %
2013	2 873 242	1321 930	32 %
2014	2 851 253	1 441 450	34 %
2015	2 916 685	1 990 715	41 %
2016	2 335 262	1 809 727	44 %
2017	2 346 954	2 614 770	53 %
2018	2 959 426	1 994 300	40 %
2019	2 739 392	1 871 581	41 %

Tabell 5. Drivmedelsförbrukning för skärgårds-, pendelbåtstrafiken och helikoptertransporter för fastboende vid isläge.

	Diesel [l]	RME [l]	HVO [l]	Jetbränsle [l]
Basår 2011	7 465 010	297 890	0	-
2012	-	-	-	-
2013	-	-	-	-
2014	6 967 180	279 245	0	-
2015	6 956 245	284 269	0	-
2016	6 981 573	266 563	36 866	-
2017	6 496 486	104	1 272 319	31 860
2018	6 871 077	0	1 484 212	34 425
2019	6 427 961	0	1 497 421	32 383

Tabell 6. Tonkilometer och drivmedelsförbrukning för godstrafiken.

	Tonkilometer [tkm]	Diesel [l] (100 % fossil)	RME [l]	HVO [l]
Basår 2011	119 955	90 040	3 960	0
2012	-	-	-	-
2013	-	-	-	-
2014	133 577	91 445	3 995	0
2015	142 612	108 053	4 778	0
2016	165 439	100 787	4 356	0
2017	158 510	88 737	0	18 806
2018	181 713	98 196	0	20 726
2019	176 020	108 179	0	29 920

Tabell 7. Energianvändning och andel förnybar energi inom spårtrafiken.

	Pendeltåg [MWh]	Tunnelbana [MWh]	Lokalbanor [MWh]	Andel förnybar energi
Basår 2011	159 800	196 800	40 000	100 %
2012	163 000	213 400	44 800	100 %
2013	209 500	207 500	42 700	100 %
2014	205 700	201 700	35 900	100 %
2015	198 700	206 900	38 700	100 %
2016	184 600	206 800	42 318	100 %
2017	188 145	201 198	45 635	100 %
2018	195 964	194 053	47 471	100 %
2019	200 039	197 234	48 202	100 %

Tabell 8. Energianvändning inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt godstrafik.

	Busstrafik [MWh]	Spårtrafik [MWh]	Färdtjänsten [MWh]	Sjötrafiken persontrafik [MWh]	Sjötrafiken godstrafik [MWh]
Basår 2011	654 417	396 600	45 670	78 181	935
2012	684 877	421 200	39 850	-	-
2013	700 397	459 700	41 010	-	-
2014	704 739	443 300	42 020	72 051	949
2015	711 328	444 300	47 900	71 992	1 123
2016	697 783	433 714	40 480	72 420	1046
2017	678 859	434 978	48 050	76 795	1 058
2018	685 642	437 488	48 150	82 692	1 175
2019	653 618	445 476	44 806	78 397	1 361

Tabell 9. Energianvändning per personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt energianvändning per tonkilometer inom godstrafik.

	Busstrafik [kWh/pkm]	Spårtrafik [kWh/pkm]	Färdtjänsten [kWh/pkm]	Sjötrafiken persontrafik [kWh/pkm]	Sjötrafiken godstrafik [kWh/tkm]
Basår 2011	0,365	0,121	0,539	1,819	7,797
2012	0,374	0,123	0,475	-	-
2013	0,380	0,127	0,458	-	-
2014	0,376	0,117	0,465	1,566	7,106
2015	0,388	0,115	0,527	1,571	7,872
2016	0,374	0,108	0,439	1,559	6,324
2017	0,357	0,108	0,526	1,634	6,673
2018	0,365	0,104	0,524	1,619	6,466
2019	0,353	0,100	0,490	1,478	7,733

Tabell 10. Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
Basår 2011	19,9	2 489	168 190
2012	-	-	163 450
2013	15,4	2 042	136 150
2014	14,2[34]	1 875	127 640
2015	12,7	1 608	127 620
2016	12,0	1 471	91 740
2017	11,0	1 310	61 390
2018	12,7	1 240	59 960
2019	10,2	1 103	63 210

[34] Justerat efter kvalitetskontroll.

Tabell 11. Färdtjänstens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
Basår 2011	0,7	14,9	13 400
2012	0,6	13,8	11 750
2013	0,5	13,0	10 460
2014	0,3	14,2	10 980
2015	0,3	13,5	12 020
2016	0,2	10,7	9 651
2017	0,1	9,8	10 350
2018	0,05	6,5	10 540[35]
2019	0,05	6,3	9 560

Tabell 12. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton][36]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
2011 Basår	7,2	228,7	26 048
2014	6,3	207,6	24 226
2015	6,1	204,9	24 184
2016	5,4	207,0	24 193
2017	4,6	177,0	22 784
2018	4,5	170,3	24 018
2019	5,4	183,3	22 393

Tabell 13. Godstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
2011 Basår	0,1	2,7	315
2014	0,1	2,7	318
2015	0,1	3,3	376
2016	0,1	3,2	350
2017	0,1	3,3	312
2018	0,1	3,6	343
2019	0,1	4,2	378

[35] Justerat efter kvalitetskontroll.
[36] Siffrorna i kolumnen justerade jfr med miljöredovisning 2018 p.g.a. skrivfel.

Tabell 14. Bygg- och rivningsavfall och sorteringsgrad från trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt.

	Totalt byggavfall	Andel sorterat avfall	Massor exkl. farligt avfall	Massor klassade som farligt avfall
2014	14 200	63 %	i.u.	i.u.
2015	4 000	83 %	125 500	8 800
2016	3 460	92 %	94 600	10 500
2017	14 322	98 %	364 424	1 155
2018	3 272	76 %	209 025	2 528
2019	5 966	90 %	63 980	8 321

Tabell 15. Inköp av kaffe, choklad, te och frukt, etc. till personal.

	Inköp totalt [SEK]	Inköp ekologisk [SEK]	Andel ekologiska inköp
2012	1 432 417	815 740	57 %
2013	1 484 928	856 044	58 %
2014	1 351 530	943 730	70 %
2015	1 442 846	834 452	58 %
2016	1 607 415	1 089 562	68 %
2017	1 754 235	1 225 599	70 %
2018	1 850 964	1 261 591	69 %
2019	1 753 040	1 507 119	86 %