Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-06-17

Ärende
TN 2019-0702

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2019-08-27, punkt 23

Svar på skrivelse angående sociala konsekvensbeskrivningar (S)

Ärendebeskrivning

I skrivelsen föreslås att uppdatera trafikförvaltningens riktlinjer social hållbarhet så att sociala konsekvensbeskrivningar införs som ett krav för beslutsunderlag vid beslut om nyinvestering, omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande, trafikförvaltningens riktlinjer social hållbarhet (Bilaga), samt skrivelse angående sociala konsekvensbeskrivningar, inkommen 14 maj 2019.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Trafikförvaltningens riktlinjer social hållbarhet utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet inom de sociala frågorna innefattande sociala konsekvensbeskrivningar. Riktlinjer social hållbarhet

uppdateras årligen. Den senaste versionen av Riktlinjer social hållbarhet (revisionsnummer 5) fastställdes den 11 januari 2019.

Den senaste versionen av riktlinjerna innehåller bland annat krav på att en social konsekvensbeskrivning alltid ska ingå som underlag för beslut om investeringar eller förändringar av kollektivtrafiken, kapitel 6 i Riktlinjer social hållbarhet. Dessutom ska trafikförvaltningens sociala konsekvensbeskrivningar följa samma metod, ingå i och påverka processen för studier gällande investeringar eller förändringar av kollektivtrafiken. Trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar baseras på vägledningen som är framtagen av forskare vid K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Uppdateringar i Riktlinjer social hållbarhet har kommunicerats internt till samtliga avdelningar och chefer, samt ingår i trafikförvaltningens grundutbildning om social hållbarhet. Innehållet i Riktlinjer social hållbarhet kommer även i fortsättningen uppdateras regelbundet och bland annat harmoniseras med beslutade mål och riktlinjer för investeringar för Region Stockholm.

Sara Catoni
tf Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-06-17

Ärende
TN 2019-0702

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-05-14

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Sociala konsekvensbeskrivningar

Hållbarhetsredovisningen 2018 innehåller bevis på mycket bra arbete som genomförts av SL under det gångna året och som förtjänar att uppmärksammas, tillsammans med en rad utmaningar som kvarstår. Det genomsnittliga antalet påstigande ökat vilket det behöver fortsätta göra om Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Andelen trygga resenärer har ökat, även om det långsiktiga målet till år 2020 inte ser ut att uppnås. Målet för andelen nöjda resenärer nås trots en minskning med två procentenheter mot 2018. En nollmätning för andelen fullt tillgängliga linjer och bytespunkter har genomförts. Kort sagt finns det både exempel på framgångar och utrymme för förbättring.

Ett sådant förbättringsområde som pekas ut av förvaltningen är sociala konsekvensbeskrivningar (SKB). Sociala konsekvensbeskrivningar utgör ett viktigt beslutsunderlag som komplement till samhällsekonomiska analyser vid beslut om trafikinvesteringar eller förändring av kollektivtrafiken och används i viss utsträckning av trafikförvaltningen redan idag.

Vi socialdemokrater vill vi se ett transportsystem som bidrar till ökad jämlikhet och knyter ihop regionen. Därför vill vi beslut av nya infrastruktursatsningar, att en social konsekvensbeskrivning alltid ska ingå som underlag för beslut om investeringar eller förändringar av kollektivtrafiken.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att uppdatera trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet så att sociala konsekvensbeskrivningar införs som ett krav för

beslutsunderlag vid beslut nyinvestering, omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
SL-S-476710
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Informationsförvaltare
Helen Maalinn

Fastställt av
Jens Plambeck

TN 2019-08-27 Bilaga Trafikförvaltningens riktlinjer social hållbarhet

RiSoc



Revisionshistorik

Version	Kapitel	Orsak till revidering	Godkänd
R4	1	Text flyttad till ”Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer SL-S-1000221”	Emma Selén
R4	2	Förtydligande kap. 2.1 - 2.5	Stefan Wallin
R4	3	Förtydligande kap. 3.8 - 3.10 Nytt kap 3.11	Stefan Wallin
R4	4	Reviderade krav kap. 4.7	Stefan Wallin
R4	6	Utökning av ska- och bör-krav kap. 6 och tillhörande bilagor	Stefan Wallin
R4	7	Förtydligande av ska- och bör-krav kap. 7	Stefan Wallin

Innehållsförteckning

Revisionshistorik 2
Innehållsförteckning 3
1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer 7
2 Inledning 8
2.1 Bakgrund 8
2.2 Motivering och mål 8
2.2.1 Övergripande kravbild 8
2.2.2 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län 9
2.2.3 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län 9
2.3 Syfte 11
2.4 Tillämpning 12
2.5 Avgränsning 12
2.6 Avsteg 13
3 Social hållbarhet 14
3.1 Mänskliga rättigheter, social rättvisa och antidiskriminering 15
3.2 Socialt ansvarstagande 16
3.3 Antikorruption 17
3.4 Arbetsrätt 17
3.5 Jämlikhet och likabehandling 18
3.6 Jämställdhet 18
3.7 Barnperspektivet 19
3.8 Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning 21
3.9 Trygghet 21
3.10 Folkhälsa och hälsa 23
3.11 Nationella minoriteter och minoritetsspråk 24
4 Trafikförvaltningens generella krav för social hållbarhet 26

4.1 Trafikförvaltningens interna personalrelaterade arbete för social hållbarhet 26
4.2 Trafikförvaltningens interna utbildning om social hållbarhet 27
4.3 Riskfrågor och riskbedömning.....27
4.4 Uppföljning av sociala krav.....27
4.5 Beskrivning av konsekvenser för hållbar utveckling 28
4.6 Undersökningar och statistik.....29
4.7 Samverkan med länets funktionshindersorganisationer.....29
4.8 Trafikförvaltningens arbete mot muta och annan korruption 29
5 Deltagande i externa parters planeringsprocesser 31
6 Styrning av sociala aspekter inom trafikförvaltningens studier och projekt.32
6.1 Övergripande krav.....33
6.1.1 Systematiskt arbetssätt 33
6.1.2 Projektledares sociala ansvar i studier och projekt.....33
6.1.3 Samordnare inom social hållbarhet 34
6.2 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens studier 35
6.2.1 Styrning av sociala aspekter i studiens analysfas.....36
6.2.2 Styrning av sociala aspekter i studiens planeringsfas.....37
6.2.3 Styrning av sociala aspekter i studiens genomförandefas 37
6.2.4 Styrning av sociala aspekter vid överlämning till nästa skede..... 38
6.2.5 Studierapport 39
6.2.6 Certifieringssystem..... 40
6.2.7 Riskhantering och riskanalys 40
6.3 Social konsekvensbeskrivning 40
6.3.1 Trafikförvaltningens krav på SKB.....43
6.4 Samråd, samverkan och involvering av berörda grupper.....47
6.5 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens genomförandeprojekt.52
6.5.1 Plan för social hållbarhet.....52
6.5.2 Styrning av sociala aspekter i genomgörandeprojektets analysfas.....54

6.5.3 Styrning av sociala aspekter i genomförandeprojektets planeringsfas....54
6.5.4 Styrning av sociala aspekter i genomförandeprojektets genomförandefas 57
6.5.5 Riskhantering....58
6.5.6 Fasavslut/Tollgatebeslut....58
6.5.7 Styrning av sociala aspekter vid genomförandeprojektets avslutningsfas 59
6.6 Uppföljning och rapportering....59
6.6.1 Projektets egenkontroll avseende styrning av sociala aspekter....59
6.6.2 Uppföljning av entreprenörer/leverantörer....59
6.6.3 Avvikelsehantering....60
6.6.4 Rapportering till sektion Hållbar utveckling....60
7 Sociala krav i upphandling....62
7.1 Bygg- och anläggningsentreprenad....62
7.2 Trafikupphandling av allmän kollektivtrafik....63
7.3 Trafikupphandling av särskild kollektivtrafik....64
7.4 Upphandling av övriga varor och tjänster....65
8 Kommunikation....67
8.1 Trafikinformation....67
8.2 Riktlinjer för reklam och evenemang....68
9 Referenser....69
9.1 Skriftliga källor....69
9.2 Digitala källor....71
BILAGA 1 Krav vid upphandling av bygg- och anläggningsentreprenad....73
1. Villkor för socialt ansvarstagande....73
2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar....73
3. Sysselsättningskrav....74
4. Rapportering och uppföljning....76
BILAGA 2 Krav vid trafikupphandling av allmän kollektivtrafik....78

1. Villkor för socialt ansvarstagande....78
2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar....78
3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer....79
4. Skolinformation....81
5. Krav på trygghetsarbete....81
6. Rapportering och uppföljning....81
BILAGA 3 Krav vid trafikupphandling av särskild kollektivtrafik....84
1. Krav på att följa uppförandekod för leverantörer....84
2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar....84
3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer....85
4. Rapportering och uppföljning....87
BILAGA 4 Krav vid upphandling av varor och tjänster....89
1. Krav på att följa uppförandekod för leverantörer....89
2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar....89
3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer....90
4. Övriga sociala krav....91
5. Rapportering och uppföljning....91
BILAGA 5 Stöd i trafikförvaltningens studier och genomförandeprojekt....94
Formulär för SMART-målformulering....94
Exempel på källor och sociala risker....95
Exempel på variabler som kan studeras i en SKB analys av nuläge....97
BILAGA 6 Sociala aspekter och mål att beakta i studier....99
BILAGA 7 Vägledning för precisering av sociala aspekter i en studie eller projekt....103

1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer

Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål.

För övergripande information om trafikförvaltningens riktlinjer samt av definition **ska**- och **bör**-krav se *Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer SL-S-1000221.*

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Trafikförvaltningen vill bidra till en hållbar samhällsutveckling och har därför under många år arbetat med områdena miljö, tillgänglighet, barn, trygghet, säkerhet, hälsa för medarbetare, upphandling och antikorruption utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Konkret har det inneburit att trafikförvaltningen har definierat kort- och långsiktiga mål inom hållbarhet samt integrerat dessa frågor i sin dagliga verksamhet. Sedan maj 2009 är SL medlem i FN-initiativet Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer. Även Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och trafikförvaltningens strategier styr på olika sätt mot hållbar utveckling.

För begreppsförklaring av hållbarhet och social hållbarhet, se kapitel 3.

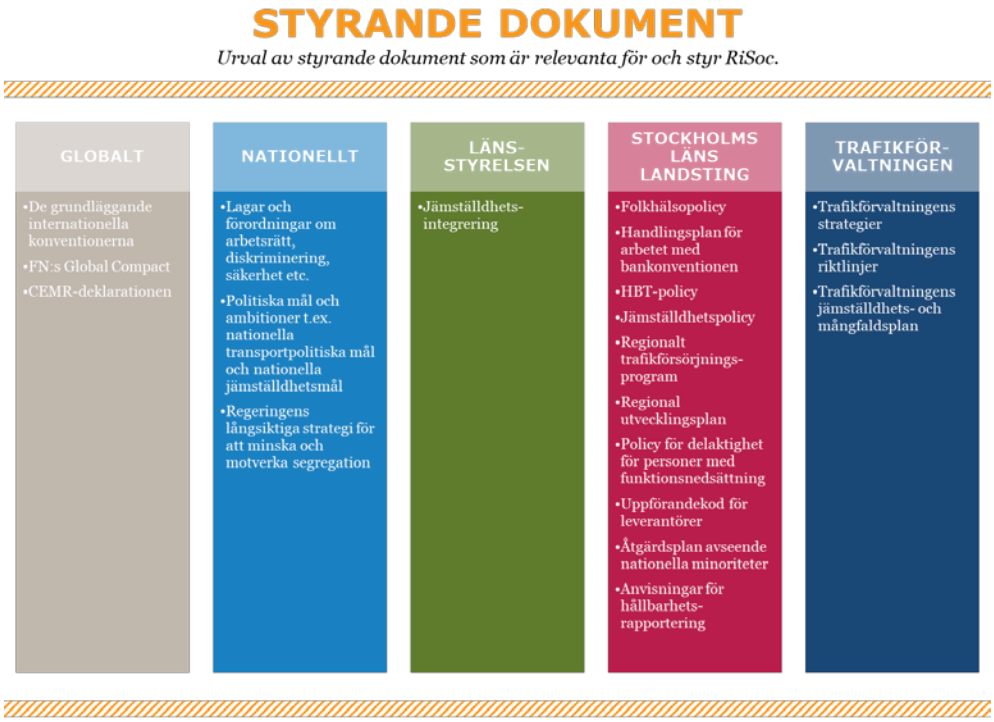
2.2 Motivering och mål

Den regionala utvecklingsplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller flera mål med fokus på sociala hållbarheten. För att säkerställa att de övergripande målen inom social hållbarhet nås behöver trafikförvaltningen en enhetlig hantering och kravställning så att sociala aspekterna genomsyrar hela verksamheten. Riktlinjer Social hållbarhet (RiSoc) avser definiera på vilket sätt och hur sociala aspekter ska inkorporeras i studier, projekt, upphandlingar och förvaltning av avtal.

Det är viktigt att trafikförvaltningen redan i tidiga skeden av studier, projekt och upphandling ställer rätt krav om social hållbarhet. Det kan annars bli kostsamt i tid och/eller pengar, orsaka förseningar i projektgenomförande, orsaka resenärer eller invånare orättvis behandling och/eller direkt skada trafikförvaltningens tjänstevarumärken.

2.2.1 Övergripande kravbild

RiSoc inkorporerar övergripande av global och nationell lagstiftning, förordningar, konventioner samt Stockholms läns landstings och trafikförvaltnings interna styrande dokument om hållbar utveckling med fokus på de sociala aspekterna. En icke-uttömmande sammanställning av de huvudsakliga styrande dokument som är relevanta för och styr RiSoc presenteras i figur 1 nedan.



Figur 1. Urval av styrande dokument inom social hållbarhet.

2.2.2 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län

Landstinget har antagit Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden för leverantörer är att säkerställa för att de varor och tjänster som köps in är producerade under hållbara och ansvarsfulla förhållanden. Uppförandekoden sammanfattar de grundläggande internationella konventionerna som ska respekteras och efterlevas inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

2.2.3 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län

De beslutade målen som styr trafikförvaltningens verksamhet och innehållet i RiSoc beskrivs kortfattat nedan.

2.2.3.1 Mål i RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan senast fastställd i juni 2018 (RUFS 2050) beskriver möjlig och önskad utveckling i regionen utifrån både fysiska och sociala perspektiv. Ett stort antal aktörer bidrar till innehållet i planen och ansvarar också för genomförandet av den. Visionen enligt RUFS

2050 är att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Fyra mål uttrycker sammantaget de attraktiva värden som behöver kännetecknа regionen:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

2.2.3.2 Mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram bygger på RUFS och pekar ut målen, visionen, inriktningen och omfattningen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken inom länet.
De övergripande målen för kollektivtrafiken är:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region.

Varje övergripande mål innehåller tre fokusområden och indikatorer kopplade till fokusområden. Den sociala hållbarhetsdimensionen finns med i samtliga av trafikförsörjningsprogrammets fokusområden.

Ökat kollektivt resande handlar om resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken såsom dess konkurrenskraft, trygghet och tillgänglighet. Om fler personer ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt.

Smart kollektivtrafiksystem handlar om ett kollektivtrafiksystem som skapar stor nytta för resenärer och region på ett för samhället kostnadseffektivt sätt. Med det menas minimering av kostnader i termer av olyckor, utsläpp och andra negativa miljö- och hälsoeffekter – ett kollektivtrafiksystem som hushåller med naturens och samhällets resurser.

Attraktiv region handlar om att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar.

2.2.3.3 De globala hållbarhetsmålen

Trafikförvaltningen är sedan maj 2009 genom AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i FN:s hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att

följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Hur arbetet fortskrider inom respektive område rapporteras årligen till FN. Därmed är FN:s initiativ Global Compact viktig del i grunden för trafikförvaltningens hållbarhetsarbete och därmed RiSoc.

FN:s globala mål för hållbar utveckling, eller Agenda 2030 som de också kallas, listar fyra huvudområden inom vilka FN:s medlemsländer ska arbeta för att trygga en hållbar utveckling. De fyra huvudområdena är utrota extrem fattigdom; minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa; samt lösa klimatkrisen. Dessa fyra delas in i 17 mål som tillsammans behöver uppnås för en hållbar utveckling.

I arbetet med att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet (beslutat 2017) genomfördes det en hållbarhetsanalys utifrån FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030 (figur 2). 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. Därmed säkerställs arbetet mot de globala hållbarhetsmålen genom efterlevnad av trafikförsörjningsprogrammet.



Figur 2. FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling (Källa: globalamålen.se).

2.3 Syfte

RiSoc ska förenkla, förtydliga och vara ett verktyg i arbetet med de sociala frågorna och ska bidra till ökad hållbar utveckling i verksamheten och i

samhället såväl globalt som regionalt. RiSoc är trafikförvaltningens samlade kravbild och vägledning i arbetet med de sociala frågorna.

Syftet med RiSoc är att samla och beskriva hur trafikförvaltningen och dess upphandlade verksamhet ska följa och förhålla sig till frågor som jämställdhet, jämlikhet, diskriminering, folkhälsa, socialt ansvarstagande, trygghet med mera genom att:

- Tydliggöra och tolka redan befintliga krav och lagstiftning.
- Ge vägledning och förenkla styrningen avseende social hållbarhet inom trafikförvaltningen.
- Ge förutsättningar för ett likartat arbetssätt.
- Lägga grunden för ett proaktivt arbetssätt och minimerande av risker.
- Bidra till måluppfyllelse och därmed ökad social hållbarhet i regionen.

Vilka aktiviteter som krävs för att nå trafikförvaltningens mål inom social hållbarhet förtydligas bland annat i trafikförvaltningens utvecklingsplaner.

2.4 Tillämpning

RiSoc är ett styrande dokument och ska följas i alla verksamheter, upphandlingar, förstudier, projekt och vid uppföljning av avtal inom trafikförvaltningen.

RiSoc vänder sig till trafikförvaltningens medarbetare, upphandlade konsulter och projektmedlemmar.

Riktlinjer ska också ses som vägledande för kommuner som trafikförvaltningen samverkar med. I de fall ansvaret är delat eller helt ligger på en annan huvudman ger riktlinjerna trafikförvaltningens representanter ett underlag för att kunna verka för enhetlighet.

RiSoc är vägledande för tillämpning av avtal tecknade innan riktlinjernas fastställande. Detsamma gäller sedan tidigare pågående projekt. Nya krav i RiSoc är vägledande för avtal tecknade innan dess fastställande, desamma gäller sedan tidigare pågående studier och projekt. Se bilaga 8 för revisionshistorik.

2.5 Avgränsning

Trafikförvaltningen och dess fyra tjänstevarumärken omfattas av RiSoc, det vill säga SL, Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Spårvägsmuseet. I denna version

av RiSoc finns begränsade krav inom ämnesområdena folkhälsa och hälsa samt arbetsrätt. Detta kan eventuellt behöva kompletteras i framtida versioner.

2.6 Avsteg

En strikt tillämpning av kraven i RiSoc är inte alltid möjlig pga. tidsramar, kostnadseffektivitetsprincipen och/eller andra förutsättningar. Bedömning av avsteg sker från fall till fall.

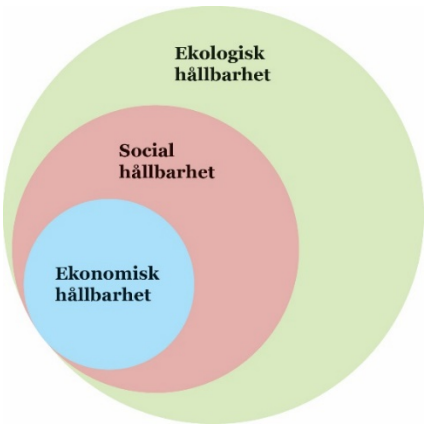
Råd: Det generella rådet för hanteringen av avvägningar är att bjuda in och ha dialog med trafikförvaltningens Strateg social hållbarhet för hantering av avsteg på ett pragmatiskt sätt.

Avsteg från dessa riktlinjer kan medges av trafikförvaltningen och kräver avstegshantering enligt *Upprättande och förvaltning av trafikförvaltningens riktlinjer*.

3 Social hållbarhet

Trafikförvaltningen, liksom hela landstinget, 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 3). 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 driva mot hållbar utveckling kräver helhetsperspektiv och därmed integrering av flera perspektiv i samhällsplaneringen samt arbetet med upphandling och förvaltning. Ingen av hållbarhetsdimensionerna kan bidra till en hållbar utveckling enskilt utan måste ses som en interagerande helhet. Miljöer ska helt enkelt fungera för alla människor som ska använda och vistas i dem. Detta innefattar alla människor oavsett kön, ålder, religion, socioekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning eller funktionsnedsättning.



SOCIAL HÅLLBARHET

Den sociala hållbarhetsdimensionen handlar för trafikförvaltningen till stor del om mänskliga rättigheter, social rättvisa, antidiskriminering, socialt ansvarstagande, antikorruption, arbetsrätt, jämlikhet och likabehandling, jämställdhet, barnperspektiv, tillgänglighet, trygghet, folkhälsa, bemötande och delaktighet.

Figur 3. Synsättet människan i centrum innebär att den sociala hållbarheten är målet, det ekologiska sätter ramarna och ekonomin är medlet.

Trafikförvaltningens RiSoc tar avstamp i de mänskliga rättigheterna, diskrimineringslagen och de nationella jämställdhetsmålen. De mänskliga rättigheterna täcker in många delar av människors liv och slår fast att alla människor, oavsett land, kultur och sammanhang, är födda fria och lika i värde

och rättigheter. Diskrimineringslagen har till ändamål att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter för alla. Det övergripande politiska målet inom jämställdhet är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

3.1 Mänskliga rättigheter, social rättvisa och antidiskriminering

FN:s allmänna förklaring och de två FN-konventionerna om de mänskliga rättigheterna är universella och gäller för alla och envar. De syftar till att alla människor ska få möjlighet att leva ett drägligt liv. De inkluderar därför regler om människors möjlighet att överleva, människors rätt till sina innersta tankar och trosuppfattningar, skydd för familjen, frihet från tortyr och slaveri, rätt till utbildning, yttrandefrihet och att delta i landets styre. I Sverige skyddas de mänskliga rättigheterna av de tre grundlagarna regeringsformen, tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen.

Strävan att nå social rättvisa för alla är kärnan i FN:s arbete för att främja utveckling och mänsklig värdighet. Social rättvisa bygger på värderingar som rättvisa, jämlikhet, respekt för mångfald, tillgång till socialskydd och hänsyn till de mänskliga rättigheterna på alla områden, även på arbetsplatser.

Diskrimineringsgrunderna och diskrimineringslagen förbjuder diskriminering som har samband med kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Den svenska diskrimineringslagstiftningen grundar sig i flera internationella juridiska instrument på området till vilka Sverige har anslutit sig, däribland:

- FN:s konvention om avskaffande av all slags diskriminering av kvinnor,
- FN:s konvention om avskaffandet av alla former av rasdiskriminering,
- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning,
- Direktivet mot etnisk diskriminering (direktiv 2000/43/EG), samt
- Arbetslivsdirektivet (direktiv 2000/78/EG).

Diskriminering inom kollektivtrafiken kan handla om dåligt bemötande och service, ovana/osäkerhet att använda kollektivtrafiken, fysiska hinder, känsla av att inte vara välkommen och inkluderad, otrygghet och rädsla, svårigheter att ta till sig information etcetera.



Trafikförvaltningen kan bidra genom att: exempelvis säkerställa att de material, varor och fordon som upphandlas har tillverkats på sådant sätt att det inte medverkar, direkt eller indirekt till kränkningar av mänskliga rättigheter; genom att säkerställa en likabehandling vid bemötande gentemot alla, det vill säga resenärer och medborgare, upphandlad verksamhet och inom den interna verksamheten.

3.2 Socialt ansvarstagande

Socialt ansvarstagande baseras på idén att alla, om det så är en regering, ett företag, en organisation eller en privatperson, bär på ett ansvar för skapa ett välfungerande samhälle. Termer som exempelvis företags samhällsansvar (Corporate Social Responsibility - CSR) och socialt ansvarstagande (Social Responsibility - SR) förekommer som synonymer och används ofta för att syfta till samma sak.

ISO 26000 är de internationella riktlinjerna för hur arbetet med socialt ansvarstagande ska bedrivas. Trafikförvaltningens arbete inom social hållbarhet baseras på ISO 26000, men är inte certifierad i enlighet med dessa riktlinjer.

Socialt ansvarstagande innefattar principer om arbete mot diskriminering och för delaktighet för människor med funktionsnedsättning, jämställdhet och att leva upp till barnkonventionen, det vill säga att respektera de mänskliga rättigheterna.

Respekt för de mänskliga rättigheterna handlar om att:

- Respektera och främja de mänskliga rättigheterna både inom den egna verksamheten och i leverantörskedjan.
- Inte medverka, direkt eller indirekt, till kränkningar av mänskliga rättigheter.
- Det finns rutiner för att utvärdera risken för att genom sin verksamhet medverka till kränkningar av de mänskliga rättigheterna.



Genom att arbeta med socialt ansvarstagande vid exempelvis upphandlingar styr trafikförvaltningen mot en ökad social hållbarhet genom att säkerställa efterlevnad av de mänskliga rättigheterna.

3.3 Antikorruption

Att arbeta mot jäv, mutor och annan korruption ingår också i det sociala ansvarstagandet. FN:s deklaration mot korruption handlar om:

- Direkt eller indirekt erbjuda eller ge otillbörlig betalning eller annan ersättning till någon person eller organisation i syfte att erhålla, behålla eller styra affärer eller få annan otillbörlig fördel inom ramen för sin verksamhet.
- Direkt eller indirekt begära eller acceptera någon form av otillbörlig betalning eller annan ersättning från tredje part som kan påverka objektiviteten vid affärsbeslut.



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. Tips om oegentligheter kan lämnas anonymt.

3.4 Arbetsrätt

rättigheterna för anställda, oavsett vilket land exempelvis en vara tillverkas eller en tjänst utförs. Det innebär:

- Att acceptera den lagstiftning om minimilön, det socialförsäkringsskydd, det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller.
- Att arbetsmiljön ska vara säker och hygienisk.
- Att lön ska betalas direkt till arbetstagaren på överenskommen tid och till fullo.
- Att levnadslöner betalas till de anställda.

- Att övertidsersättning betalas ut och tydligt specificeras i lönebeskedet.
- Att arbetstagarna ska ha minst en vilodag i veckan.
- Att veckoarbetstiden inte får överstiga de lagliga gränserna eller 60 timmar i veckan, inklusive övertid.
- Att ledighet, inklusive semester, helgdagar, sjukledighet och föräldraledighet ska ersättas i enlighet med nationell lagstiftning.



Trafikförvaltningen kan bidra genom att till exempel i avtal se till att hela leverantörskedjan arbetar utifrån gällande lagstiftning och arbetsrätt för att ta ansvar för de mänskliga rättigheterna.

3.5 Jämlikhet och likabehandling

Begreppet jämlikhet utgår i demokratiska sammanhang från principen om alla människors lika värde, oavsett etnisk tillhörighet, sexualitet, funktionsnedsättning, utbildning, ekonomi, ålder och kön med mera. Ordet jämlikhet kommer från FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna.



Trafikförvaltningen kan göra störst skillnad genom att exempelvis bjuda in och ge alla grupper lika möjlighet att påverka utvecklingen av kollektivtrafiken, säkerställa en likabehandling vid bemötande samt stödja integrationen genom att knyta ihop olika delar i länet till en sammanhållen region.

3.6 Jämställdhet

Jämställdhet handlar om lika rättigheter för kvinnor och män. Det kan ses som ett tillstånd när kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Regeringens nationella mål för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. I

Sverige är jämställdhetsintegrering den huvudsakliga strategin som används för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsintegrering innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv. För ett mer rättvist och demokratiskt samhälle krävs det att kvinnor och män delar makt och inflytande, både som beslutsfattare, verkställare och brukare. Ett demokratiskt samhälle har inte råd att avvara kvinnors färdigheter, kunskaper, erfarenhet och kreativitet. Som en del i att uppnå målet krävs aktivt arbete för jämn representation i alla delar av en verksamhet. Men jämn representation är ingen garanti för att graden av inflytande verkligen är jämställd. Det är viktigt att inte stanna vid representation utan att även arbeta för att den reella makten ska fördelas jämnt mellan könen.



Trafikförvaltningen kan bidra genom att exempelvis säkerställa att både kvinnor och män är jämnt representerade i beslutsprocessen eller genom att erbjuda en tillgänglig kollektivtrafik vilket ger förutsättningar för en jämlik tillgång till utbildnings- och arbetstillfällen.

3.7 Barnperspektivet

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller Barnkonventionen, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Barnkonventionen syftar till att ge barn oavsett bakgrund rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Konventionen definierar barn som varje människa under 18 år. Med barn menas alla barn oavsett kön, religion, socioekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning eller funktionsnedsättning. Konventionen innehåller såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.

Begreppet barnperspektiv är ett överordnat begrepp som innefattar både barnets egna perspektiv och den vuxnes eller specialistens perspektiv med barn i fokus. Genom att tala om barns perspektiv istället för barnperspektiv görs en tydlig poäng av att det handlar om att låta barnen komma till tals.

Barn och unga är en viktig målgrupp i arbetet med att få fler att välja åka kollektivt. Dels för att många barn är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter, dels för att trafikförvaltningen vill skapa en

positiv och långsiktig relation så att unga resenärer väljer kollektivtrafiken framför bilen även när de nått körkortsåldern. Syftet är därutöver att öka tryggheten och säkerheten för samtliga resenärer och att minska skadegörelsen på fordon och anläggningar.

Trafikförvaltningens kundmiljöer ska fungera för barn och barn som har fyllt 6 år får resa ensamma med SL-trafiken. Barn i barnvagn får alltid tas med i den allmänna kollektivtrafiken.

Det är viktigt att vid utformning av kundmiljöer ta hänsyn till att barn:

- är kortare
- har svårare att se i trafiken
- har snävare synfält än vuxna
- har svårare att uppfatta varifrån ljud kommer
- har svårare att bedöma om en plats är farlig eller inte
- har svårare att bedöma hastigheter och överblicka en trafiksituation
- tar vuxna på allvar, förstår oftast inte ironi och skämt från okända

Barn känner sig för det mesta trygga i kollektivtrafiken, men det finns saker som kan oroa de när barn reser ensamma (baserade på genomförda undersökningar och dialoger med barn):

- Orienterbarhet och att inte hitta
- Oförutsägbarhet, vet inte vad som kan ske härnäst, trilla på spåret, falla omkull, stopp i trafiken
- Trängsel, inte komma av för att det är för mycket folk, gå av vid fel station/hållplats

För trafikförvaltningen och trafikförvaltningens leverantörer innebär åtagandet att följa Barnkonventionen att hänsynen till barnets bästa ska gå att avläsa i all planering av verksamheten, från kontraktsskrivande till bemötande, i kommunikationen med mera.



Trafikförvaltningen kan bidra genom att exempelvis ge barn rätt till inflytande och rätt att uttrycka sina åsikter om åtgärder som påverkar dem. Genom att involvera barn i arbetet uppmärksammas deras perspektiv vilket förbättrar och breddar beslutsunderlag.

3.8 Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. Trafikförvaltningen ställer krav både på bemötandeutbildning såväl på egen personal som på all kundnära personal hos de leverantörer som anlitas för att bedriva trafiken och servicen. Trafikförvaltningen har ofta högre krav än de lagar och riktlinjer som finns i Sverige och förväntar sig detsamma av alla som arbetar inom den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län. Resenärernas behov är styrande för planering, utförande och utveckling av trafikförvaltningens verksamhet. Det måste därför finnas en stor lyhördhet för resenärernas behov. Det gäller inte minst de särskilda behov som barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättningar har i kollektivtrafiken.



Riktlinje Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik där alla resenärer, oavsett ålder eller funktionsnedsättning, har likvärdiga möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken.

3.9 Trygghet

Att alla känner sig trygga i kollektivtrafiken är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas attraktiv och att få fler att välja åka kollektivt.

Trafikförvaltningens definition för trygghet är:

- Säkerhet kopplat till brott och ordningsstörningar handlar om individens faktiska risk att utsättas, medan trygghet är resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafiken.

Trygghet upplevs olika av olika människor. Det som känns tryggt för en person kan kännas otryggt för en annan. Detta medför också att det skiljer sig åt beträffande hur olika faktorer i kollektivtrafiken påverkar resenärernas känsla av trygghet respektive otrygghet och hur detta i sin tur påverkar deras resande med kollektivtrafiken. Grupper som i större utsträckning upplever otrygghet i kollektivtrafiken är:

- Kvinnor
- Äldre
- Barn och ungdomar
- Resenärer med funktionsnedsättning

Generellt varierar upplevelsen av trygghet under olika tider på dygnet. Trygghetskänslan bland resenärer i kollektivtrafiken är störst under vardagar mitt på dagen, när det är mycket människor i rörelse. Vissa personer kan dock uppleva otrygghet vid många människor i rörelse och trängsel. Generellt är otryggheten störst under kvällar och nätter - främst under fredagar och lördagar.

Kvinnor, barn och unga är den grupp som i större utsträckning bekräftar i olika undersökningar att de upplever otrygghet i kollektivtrafiken. För dessa grupper har otryggheten sin grund i rädslan att utsättas för brott, i och vägen till och från kollektivtrafiken.

För personer med funktionsnedsättning och äldre är tillgänglighet och pålitlighet bland de viktigaste faktorerna för trygghetskänslan. För dem kan otrygghet uppstå vid otillräcklig eller felaktig information, vid oväntade störningar i trafiken som de inte har kunnat förbereda sig på och när hissar inte fungerar. Många hissar har byggts i prång (smal passage, ofta avsides) och upplevs som mycket otrygga av till exempel rullstolsanvändare.



För att öka tryggheten behöver insatserna planeras utifrån ett hela resan perspektiv. Exempel på åtgärder som bidrar till trygghet är: mix av funktioner och människor, trafikpersonal som kan enkelt urskiljas, trygghetskameror, belysning, konst, växtlighet, överblickbarhet, orienterbarhet, korrekt information, fungerande samt hela och rena anläggningar och fordon, god tillträdesskydd mot obehöriga i depå- och uppställningsområden, bra stöd vid trafikstopp, tillbud, olyckor och brott.

3.10 Folkhälsa och hälsa

En god jämlik och jämställd hälsa för alla genom aktivt hälsofrämjande arbete är Stockholms läns landstings folkhälsopolicys övergripande långsiktig mål. Hänsyn ska tas till aspekter på mänskliga rättigheter och olika gruppers specifika behov. Folkhälsa omfattar alla aspekter av hälsa, såväl psykisk, fysisk och social. Psykisk hälsa handlar om hur vi mår känslomässigt och påverkas av flera saker, exempelvis goda och trygga relationer, boende, stress, arbete och fritid, motion etcetera. Begreppet fysisk hälsa involverar hälsorelaterad livskvalitet där upplevt välbefinnande, symtom och funktion i dagliga aktiviteter ingår. Sociala relationer påverkar vår hälsa och för att må bra behöver vi vara bekräftade, känna sammanhang och tillhöra en gemenskap.

Enligt Världshälsoorganisationen definieras hälsa som ett tillstånd av fullkomligt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande, inte endast frånvaro av sjukdom. Folkhälsa handlar både om befolkningens hälsotillstånd och om hur hälsan fördelar sig mellan olika grupper i befolkningen.

Folkhälso- och hälsobegreppet ligger nära varandra men används ofta i olika sammanhang. Hälsopåverkan omnämns ofta i miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) medan folkhälsoperspektivet ofta tas upp i sociala konsekvensbeskrivningar (SKB).



Trafikförvaltningen kan göra skillnad genom att planera kollektivtrafiken utifrån ett hela resan-perspektiv där folkhälso- och hälsoaspekter exempelvis kan vara att utveckla förutsättningarna för att kollektivtrafiken ska vara en plats där människor känner sig trygga, skapa förutsättningar för ökad delaktighet eller stärka samverkan mellan trafik- och samhällsplanering, miljö och hälsa i länet.

3.11 Nationella minoriteter och minoritetsspråk

Enligt lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk har de fem nationella minoriteterna judar, romer, samer, sverigefinnar och tornedalingar särskilda rättigheter.

Från och med januari 2019 uppdateras lagkraven avseende nationella minoriteter och minoritetsspråk. För att förtydliga hur landstinget ska arbeta för att uppfylla lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk är nya tillämpningsanvisningar och en checklista under framtagande.

Stockholms läns landsting har skyldighet att arbeta med och trygga nationella minoritetsrättigheter i landstingsfinansierad verksamhet. Landstinget ska när det behövs på ett lämpligt sätt informera de nationella minoriteterna om deras rättigheter enligt nationella minoritetslagen.

Stockholms läns landsting är ett förvaltningsområde för finska, vilket innebär ett utökat ansvar att erbjuda service på finska. Inom förvaltningsområdet ges ett utökat skydd för det finska minoritetsspråket, vilket innebär att den enskilde har rätt att använda finska i muntlig och skriftlig kontakt med Stockholms läns landsting som förvaltningsmyndighet (t.ex. Färdtjänsten). Stockholms läns landsting som förvaltningsmyndighet ska även i övrigt sträva efter att bemöta de enskilda minoritetsspråken.



Trafikförvaltningen kan göra skillnad genom att verka för att det ska finnas tillgång till personal med kunskaper i finska och där det behövs i enskildas kontakter med verksamheten (t.ex. Färdtjänsten). Trafikförvaltningen kan även bidra genom att på lämpligt sätt informera de nationella minoriteterna om deras rättigheter.

4 Trafikförvaltningens generella krav för social hållbarhet

Arbete med social hållbarhet innebär att trafikförvaltningen **ska** främja socialt ansvarstagande inom den egna verksamheten, i leverantörskedjan samt gentemot resenärer och medborgare. För att skapa förutsättningar för ett likartat arbetssätt både internt och externt **ska** de internationella uppförandenormerna alltid respekteras:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- ILO:s (Internationella arbetsorganisationen, International Labour Organization) åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Den arbetsrätt, inklusive diskrimineringslagstiftning, lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet eller landet där tjänsten utförs avseende tjänster
- FN:s deklaration mot korruption.
- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.
- Trafikförvaltningens styrande dokument mot muta och annan korruption.

4.1 Trafikförvaltningens interna personalrelaterade arbete för social hållbarhet

Ingen på trafikförvaltningen eller inom trafikförvaltningens upphandlade verksamhet **ska** diskrimineras, vare sig anställda, upphandlad personal eller resenärer. Diskrimineringsförbudet **ska** också gälla för personer som söker arbete eller praktikplats, för praktikanter och för dem som utför arbete som inhyrd eller inlånad arbetskraft.

Trafikförvaltningen **ska** arbeta för en jämställdhetsintegrerad verksamhet. Jämställdhetsintegrering är en metod och ett politiskt beslut inom Stockholms läns landsting som innebär att ett jämställdhetsperspektiv integreras i den vanliga verksamheten, i enlighet med CEMR-deklarationen. I alla led av beslutsfattande, planering och utförande **ska** jämställdhetsperspektivet finnas med. För att fördjupa sig i begreppet jämställdhetsintegrering, se Ett jämställt Stockholm – länsstrategi för jämställdhetsintegrering 2018 – 2020 samt Kön i trafiken – jämställdhet i kommunal transportplanering.

Att jämställdhetsintegrera verksamheten innebär att fördela trafikförvaltningens resurser rättvist mellan könen. Trafikförvaltningen **ska**

också arbeta på samma sätt vad gäller andra samhällsgrupper för att skapa en arbetsplats som speglar samhällets mångfald samt jämlikt planerad och utförd kollektivtrafik.

Vid rekrytering av konsulter eller personal, bemanning av grupper eller team samt vid inbjudningar till workshops **ska** jämn representation mellan män och kvinnor samt mångfald eftersträvas.

4.2 Trafikförvaltningens interna utbildning om social hållbarhet

Trafikförvaltningen tillhandahåller en intern utbildning om social hållbarhet som är obligatorisk. All nyanställd personal på trafikförvaltningen **ska** delta i utbildningen. Konsulter är välkomna att delta men inte på betald arbetstid om inte uppdragsgivaren anser att utbildningen är nödvändig för konsultens roll.

Ovan nämnd utbildning ger kunskap om trygghet, jämställdhet, barnkonventionen, insikt om tillgänglighet och normkritiskt perspektiv, jämställdhetsintegrering samt hur dessa perspektiv är en del av arbetet med en hållbar utveckling.

Normkritiskt perspektiv är ett tankesätt för att främja lika rättigheter och möjligheter genom ifrågasättande av normer och dess konsekvenser. Med hjälp av ett normkritiskt perspektiv kan begränsande strukturer och normer synliggöras och förändras.

4.3 Riskfrågor och riskbedömning

Att identifiera, värdera och hantera risker är viktigt för en verksamhet som trafikförvaltningen, både ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar. Riskhantering **ska** genomsyra hela trafikförvaltningens verksamhet. Riskbedömning **ska** alltid redovisas i tjänsteutlåtande enligt mall. För att läsa mer om riskhantering inom studier och projekt, se Handbok för studier och Projekt- och programhandboken.

4.4 Uppföljning av sociala krav

Uppföljning av sociala krav är viktigt för att säkerställa att trafikförvaltningen erhåller tjänster i omfattning och med kvalitet enligt avtal. Utifrån upphandlingsetik och ur kostnadssynpunkt är det viktigt att säkerställa att trafikförvaltningen inte ersätter uteblivna leveranser av tjänster (och varor).

Sociala krav i respektive upphandling **ska** följas upp och kontrolleras under avtalets gång. Respektive affärsförvaltare alternativt projekt-/programledare **ska** ansvara för att uppföljning görs och att det är tydligt vem eller vilka i organisationen som utför uppföljningen.

Uppföljning av sociala krav i avtal **ska** specificeras i förvaltningsplan, uppföljningsplan eller motsvarande för respektive avtal. Uppföljning av sociala krav **ska** baseras på objektiv granskning. Uppföljning inklusive förbättringsförslag och avvikelser **ska** dokumenteras.

Trafikförvaltningen **ska** alltid ha rätt att genomföra anmälda och oanmälda revisioner med avseende på sociala krav. Har leverantören anlitat underleverantörer eller konsulter **ska** trafikförvaltningen ha samma rätt och tillträde hos dem. Leverantören **ska** under avtalstiden tillhandahålla erforderliga resurser och allmänt vara trafikförvaltningen behjälplig i samband med anmälda eller oanmälda revisioner av sociala krav.

4.5 Beskrivning av konsekvenser för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen **ska** i sina utredningar, studier och tjänsteutlåtanden beskriva sociala konsekvenser kopplade till beslutet, såväl positiva som negativa. För stöd att ta fram konsekvensbeskrivningar i tjänsteutlåtanden (TJUT), se instruktionstexter i TJUT-mall.

En beskrivning av sociala konsekvenser **ska** alltid vara med i beslutsunderlag för beslut som påverkar resenärer, potentiella resenärer eller andra grupper.

En beskrivning av sociala konsekvenser **ska** alltid identifiera och beskriva påverkan på barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, övriga resenärer och de som bor och vistas i närheten av investeringsobjektet, nu och i framtiden.

Råd: Övriga beslutsunderlag kan med fördel innehålla konsekvensbeskrivning om ekonomisk, miljömässig och social påverkan. Exempel på sådana beslutsunderlag är:

- *Rapport över studiers och utredningars resultat.*
- *Presentationer inför avdelningarnas ledningsgrupper och trafikförvaltningens ledningsgrupp där så är relevant.*
- *Strategiska beslut som tas av ett projekts/programs sponsor/styrgrupp.*

Syftet med ovan nämnda konsekvensbeskrivningar är att identifiera och kunna minimera negativ påverkan samt att hitta positiv påverkan som trafikförvaltningens verksamhet har på samhället eller vissa grupper inom samhället för att kunna föreslå riktning, välja bland alternativ, argumentera för åtgärder samt förenkla för trafikförvaltningen och trafiknämnden att ta beslut för hållbar utveckling.

För krav och information om konsekvensbeskrivningar inom de ekonomiska och miljömässiga perspektiven, se Riktlinjer för inköp av varor och tjänster och Riktlinjer Miljö.

För ytterligare förklaringar och krav kring social konsekvensbeskrivning (SKB), barnkonsekvensanalyser (BKA), jämställdhetskonsekvensbeskrivningar (JKB) och hälsokonsekvensbeskrivningar (HKB), se kapitel 6.3 Social konsekvensbeskrivning.

4.6 Undersökningar och statistik

För att utveckla trafikförvaltningens verksamhet i en socialt hållbar riktning är det viktigt att följa upp mål och aktiviteter ur olika områden som helhetsmässigt eller delvis är tänkta att bidra till social hållbarhet. Detta **ska** göras på strategisk nivå, förvaltningsnivå, inom trafikförvaltningens personalarbete samt inom studier och projekt. Som underlag till uppföljning kan en rad metoder användas, exempelvis fokusgrupper, enkäter, intervjuer med mera.

Oavsett vilka metoder som används **ska** såväl kvantitativt som kvalitativt resultat presenteras köns- och åldersuppdelat. Då beslut tagits om att barns perspektiv ska finnas i en viss sorts undersökning, men barns åsikter/erfarenheter inte kan tas in, **ska** barnperspektivet tas in på annat sätt, även det könsuppdelat.

4.7 Samverkan med länets funktionshindersorganisationer

Landstingsfullmäktige har beslutat om en samverkansmodell för hur alla förvaltningar och bolag inom Stockholms läns landsting ska samverka med länets funktionshindersorganisationer, för mer information se Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill).

4.8 Trafikförvaltningens arbete mot muta och annan korruption

Se Stockholms läns landstings Antikorruptionspolicy, landstings gemensamma Riktlinjer för antikorruption och representation samt styrande dokument

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter
för vägledning och gällande krav.

5 Deltagande i externa parters planeringsprocesser

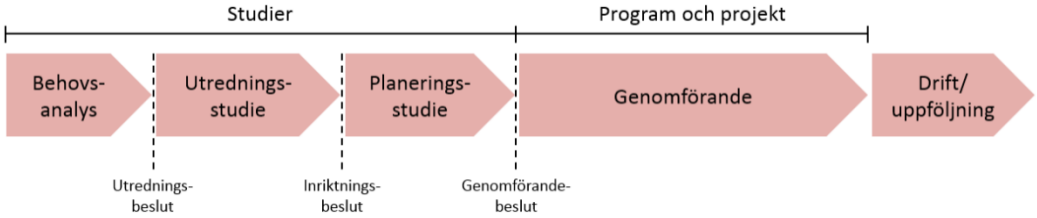
Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan) är avsedda att tillämpas såväl i trafikförvaltningens eget arbete som av externa intressenter såsom kommuner, Trafikverket med flera. Riktlinjerna omfattar dels de frågeställningar gällande trafikplanering som behöver besvaras i ett tidigt skede i kommunernas planläggningsprocesser, dels utgör de trafikförvaltningens krav på linjenät och trafikutbud i trafikavtalen.

Trafikförvaltningen **ska** proaktivt arbeta för att kommuner och andra markägare ser till att exempelvis gångvägar och stationsnära platser utformas säkert, tryggt och på ett tillgänglighetsanpassat sätt. Detta **ska** göras i så tidiga skeden det är möjligt; i remissvar på kommunernas olika planer samt vid förhandling med kommunerna när parterna gemensamt ska exploatera och bygga ut kollektivtrafiken. Tryggheten och tillgängligheten **ska** kontinuerligt utvärderas i befintlig miljö kring stationer, hållplatser och bryggor för att upprätthålla tillgänglighet och den upplevda tryggheten för medborgare och resenärer. I RiPlan finns en checklista för remiss av kommunernas planer. Exempel på frågor ur checklistan är barriäreffekter, gång- och cykelvägar till hållplatser/stationer, cykelparkeringar, trygghet, belysning, tillgänglighet, drift och underhåll, jämställdhet, skollokalisering, servicefunktioner och barnperspektivet.

6 Styrning av sociala aspekter inom trafikförvaltningens studier och projekt

Här nedan beskrivs styrning av sociala aspekter inom behovsanalyser, utredningsstudier, planeringsstudier och genomförandeprojekt. Förutom dessa krav **ska** också krav i kapitel 4 *Trafikförvaltningens generella krav för social hållbarhet* följas.

I detta kapitel används samlingsnamn *studier* för projekt i de inledande skedena i SLL:s investeringsprocess[1] som benämns som behovsanalys, utredningsstudie och planeringsstudie respektive *genomförandeprojekt* för program och projekt i genomförandeskede. Se Handbok för studier för gällande definition.



Figur 4. SLL:s investeringsprocess och dess olika skeden: Studier, genomförande (program och projekt) samt drift/uppföljning.

Studier (projekt i tidiga skeden) enligt figur 4 styrs av Handbok för studier och Projekt- och programhandboken (PPH). Genomförandeprojekt leds i enlighet med Projekt- och programhandboken. Vid genomförande av studier och projekt **ska** RiSoc följas.

Kapitlet är uppdelat i sex underkapitel;

- Kapitel *6.1 Övergripande krav*, gäller både i studier och i genomförande.
- Kapitel *6.2 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens studier*, gäller för styrning av sociala aspekter inom de tidiga skedena i investeringsprocessen.

[1] Under 2019 kommer vägledning och krav i RiSoc att omarbetas och anpassas till nya styrande principer för region Stockholms investeringar som är planerade att fastställas och implementeras under 2019.

- Kapitel *6.3 Social konsekvensbeskrivning*, är ett verktyg för att beskriva sociala konsekvenser, främst i studier men det kan även finnas behov i arbetet med genomförande.
- Kapitel *6.4 Dialog och samråd*, genomförs både i studier och genomförandeprojekt.
- Kapitel *6.5 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens genomförandeprojekt*, gäller för styrning av sociala aspekter inom trafikförvaltningens projekt i genomförandeskede.
- Kapitel 6.6 *Uppföljning och rapportering* avser redovisning av arbetet med sociala aspekter i investeringsprocessen samt uppföljning av leverantörer.

6.1 Övergripande krav

Krav i detta kapitel gäller både för trafikförvaltningens studier samt för genomförandeskede.

6.1.1 Systematiskt arbetssätt

Sociala frågor **ska** styras på ett systematiskt sätt genom hela investeringsprocessen, från början till slut.

Tillräckliga resurser och tid **ska** planeras från början för utredning av sociala konsekvenser, framtagning och uppföljning av projektspecifika sociala mål och krav.

6.1.2 Projektledares sociala ansvar i studier och projekt

Projektledaren **ska** ha det yttersta ansvaret för arbetsuppgifter kring sociala frågor inom ramen för projektorganisationen. Hur arbetsuppgifterna är fördelade inom projektorganisationen **ska** dokumenteras.

Projektledaren **ska** ansvara för att nedanstående arbetsuppgifter utförs:

- Sociala aspekter beaktas inom projektet i enlighet med trafikförvaltningens policys, rutiner, RiSoc och RiTill.
- Sociala effektmål och/eller sociala mål för projektet tas fram, följs upp och uppnås.
- Tillräckliga resurser avsätts i projektets aktiviteter, i budget och planering, för att trafikförvaltningens sociala mål och projektspecifika effektmål gällande sociala aspekter uppnås. Detta innebär bland annat att resurser som kompetens inom de grundläggande internationella konventionerna planeras för implementering och uppföljning av sociala krav i upphandlingar och avtal.

- Samordnare inom social hållbarhet tillsätts.
- Medarbetare i projektet har tillräcklig kompetens inom sociala frågor för sina arbetsuppgifter.
- Dokumentationen gällande social hållbarhet i studien tas fram och ingår i beslutshandlingar samt i handlingar som lämnas över till nästa skede.
- Dokumentationen gällande social hållbarhet i genomförandeprojekt som Plan för social hållbarhet tas fram och följs i projektet (6.5.1).

Råd: Utbilda nyckelpersoner och medarbetare i social hållbarhet. Exempelvis har trafikförvaltningen en egen grundläggande utbildning i social hållbarhet (en halvdag), information om anmälan återfinns på intranätet.

6.1.3 Samordnare inom social hållbarhet

Samordnare inom social hållbarhet **ska** tillsättas av projektledare. Ansvar, befogenheter och arbetsuppgifter för samordnare inom social hållbarhet **ska** dokumenteras. Vid beslut att inte ta in en samordnare inom social hållbarhet, **ska** projektledaren motivera och dokumentera beslutet till sponsorn, samt föra en dialog med sektion Hållbar utveckling.

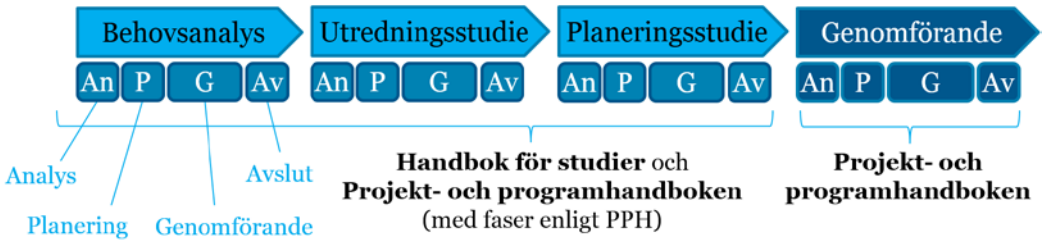
Råd: Nedan anges vad som kan ingå i arbetsuppgifter för en samordnare inom social hållbarhet beroende projektets omfattning och skede:

- *Samordna arbetet med sociala frågor.*
- *Säkerställa att sociala aspekter beaktas i projektets analysfas, planering och genomförande samt riskhantering.*
- *Kartlägga vilka rapporter och utredningar som krävs inom området social hållbarhet, samt när i tid och hur dessa kan samordnas med projektets övriga utredningar.*
- *Upprätta projektspecifika sociala mål och vara stöd i projektets arbete med studierapport och/eller plan för social hållbarhet (se avsnitt 6.5.1 och 6.6.4).*
- *Säkerställa att social konsekvensbeskrivning (SKB) upprättas med rätt omfattning och inriktning.*
- *Säkerställa att upprättad social konsekvensbeskrivning och sociala åtgärder i detaljplan/järnvägsplan beaktas i fortsatt arbete.*
- *Medverka på samråd.*
- *Identifiera projektets behov av projektspecifika rutiner, riktlinjer, mallar och verktyg för sociala aspekter, upprätta dessa och vara ett stöd i tillämpningen.*

- *Tillse att projektet efterlever trafikförvaltningens och landstingets uppställda sociala mål.*
- *Kommunicera förutsättningar kring social hållbarhet i projektet.*
- *Säkerställa att handlingar (inklusive beslutshandlingar) avseende sociala frågor dokumenteras i enlighet med gällande krav och riktlinjer.*
- *Vara stöd för projektledare och projekteringsledare för hantering av sociala frågor och sociala risker.*
- *Vara stöd vid planering av projektets dialog, samråd och kommunikation med resenärer, berörda grupper och allmänhet.*
- *Granska projektdokumentation som planer, rutiner, projekterade handlingar, avtal etc. som påverkar eller kan påverka projektets arbete med sociala frågor.*
- *Vara kravställare vad gäller sociala frågor i upphandlingar inom projektet.*
- *Medverka vid utvärdering av anbud.*
- *Sammanställa årlig rapport avseende social hållbarhet i enlighet med krav i avsnitt 6.6.4.*
- *Vara projektets huvudsakliga kontakt gentemot trafikförvaltningens sektion Hållbar utveckling.*
- *Inrapportera efterfrågade data inom social hållbarhet för uppföljning av resultat*
- *Analysera avvikelser och förbättringsförslag samt säkerställa att korrigerande och förebyggande åtgärder planeras och genomförs.*
- *Följa upp sociala krav i projekt och avtal*
- *Stötta vid projektets erfarenhets- och kunskapsåterföring.*

6.2 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens studier

Arbetsgången för styrning av sociala aspekter följer i stora drag den gemensamma arbetsprocessen för de tre studiestegen, behovsanalys, utrednings- och planeringsstudie, enligt trafikförvaltningens Handbok för studier (se figur 5). Se Handbok för studier för syftet, definition och möjlig kombination av studier.



Figur 5. I Handbok för studier beskrivs en generell arbetsgång för de tre typerna av studier i SLL:s investeringsprocess[2]: behovsanalys, utredningsstudie och planeringsstudie. Studierna är i sin tur indelade i fyra projektfaser: analys, planering, genomförande och avslut.

Utöver kraven i detta kapitel **ska** kraven i kapitel 6.1 också följas.

Då studiens inriktningar, lösningar, genomförande/byggskede och/eller drift berör resenärer, potentiella resenärer, närboende, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre **ska** sociala aspekter identifieras, utredas och dokumenteras.

6.2.1 Styrning av sociala aspekter i studiens analysfas

I samband med identifiering av studiens förutsättningar **ska** sociala aspekter som är relevanta för studien identifieras och dokumenteras.

I ett tidigt skede i en studie **ska** sociala aspekter identifieras på en övergripande nivå. De relevanta sociala aspekterna **ska** sedan specificeras, utredas, beskrivas och inkorporeras i beslutsunderlaget och beslutsprocessen i samma takt som studien fortskrider.

Det finns stöd i Bilagor 7 och 8 för att identifiera och specificera de relevanta sociala aspekterna som pekas ut i de gällande styrande dokumenten.

Råd: Identifiering av social aspekter kan exempelvis baseras på en analysworkshop och/eller redan tidigare genomförda analyser inom samma studie. Till workshop om studieförutsättningar (An2, enligt Handbok för studier) är det värdefullt att bjuda in representanter som arbetat med social

[2] Under 2019 kommer vägledning och krav i RiSoc att omarbetas och anpassas till reviderade studiehandboken och till nya styrande principer för region Stockholms investeringar som är planerade att fastställas och implementeras under 2019.

hållbarhet (konsult eller trafikförvaltningens expertis inom social hållbarhet) för att effektivt inhämta kunskap avseende sociala aspekter i studien.

På samma sätt som ovan **ska** sociala aspekter även ingå och beaktas i arbetet med systemdefinition, intressentanalys och projektmål för studien.

Vid identifiering av risker för studiens genomförande **ska** risker avseende sociala aspekter inkluderas.

6.2.2 Styrning av sociala aspekter i studiens planeringsfas

Trafikförvaltningens expertis inom social hållbarhet samt tillgänglighet alternativt studiens egna samordnare inom social hållbarhet **ska** involveras för rådgivning i planeringsfasen.

Vid planeringsworkshop **ska** studiens arbete med de övergripande relevanta sociala aspekterna (se 6.2.1) planeras och inkluderas i tidplanen (t.ex. genomförande av social konsekvensbeskrivning, dialoger mm.).

Samrådsaktiviteter enligt kapitel 6.4 **ska** planeras i samband med fördjupad intressentanalys, i projekt där intressenter utanför trafikförvaltningen är centrala.

Projektspecifikationen/uppdragsspecifikationen **ska** beskriva hur social hållbarhet hanteras inom studien och den metod (se exempelvis kapitel 6.3) som används för att säkerställa krav inom social hållbarhet.

6.2.3 Styrning av sociala aspekter i studiens genomförandefas

I samband med nulägesbeskrivning **ska** statistik av relevans för social hållbarhet inkluderas och analyseras. Detta gäller särskilt då studiens inriktningar/lösningar berör resenärer, potentiella resenärer, närboende, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Råd: Statistiken kan bland annat gälla statistik över vilka målpunkter har kvinnor/män längs sträckan som ingår i utredningen, förvärvsfrekvens och utbildningsnivå för kvinnor/män i området som påverkas av åtgärden jämfört med hela regionen, socioekonomisk statistik, trygghets- och brottsstatistik, samt tillgänglighetsstatistik. Se bilaga 5-7 för variabler, precisering av målen och vägledning.

Social hållbarhet **ska** ingå vid framtagande och revidering av mål, såsom övergripande mål, effektmål och systemmål för studien, dvs. målen **ska** säkerställa att föreslagna lösningar tydligt går i linje med både SLL:s och andra berörda aktörers visioner och mål inom social hållbarhet. Se bilaga 6 för de övergripande målen inom social hållbarhet.

Kravprocessen **ska** omfatta identifiering av krav inom social hållbarhet som säkerställer behov och intressen hos resenärer, potentiella resenärer, närboende, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre, samt säkerställer användbarhet för alla utifrån hela resan perspektivet.

I utrednings-, planerings- och kombinerade studier som omfattar investeringar över 50 miljoner kronor **ska** en social konsekvensbeskrivning (SKB) tas fram enligt trafikförvaltningens metod i kapitel 6.3.

Detta innebär att SKB enligt trafikförvaltningens metod **ska** tas fram:

- I studier som avser fysisk planering av kollektivtrafikförsörjning av ett område eller utveckling av nya förbindelser,
- I studier inför inköp och upprustning av fordon och fartyg
- Vid upprustning, ny-/ombyggnation och övriga fysiska investeringar gällande station, terminal, hållplats, brygga, bytespunkter, tunnlar, broar eller depåer
- I studier inför upphandling av trafikoperatörer för buss, tunnelbana, lokalbana, pendeltåg, spårvagn, båt samt färdtjänst.
- I studier inför upphandling av kundnära tjänster.

Arbetet med SKB **ska** påbörjas i en tidig studiefas, ske integrerat i studien och påverka utformning av förslag till beslut.

Vid framtagning och revidering av planer och program som styr den långsiktiga planeringen och utvecklingen av kollektivtrafiken och trafiken (som exempelvis trafikplan, trafikförsörjningsprogram) **ska** en SKB tas fram. Med fördel kan trafikförvaltningens metod för SKB (kapitel 6.3) användas som vägledning och anpassas för processen för framtagning av strategiska planer och program.

6.2.4 Styrning av sociala aspekter vid överlämning till nästa skede

Arbetet med social hållbarhet i studien **ska** dokumenteras i studierapport, se avsnitt 6.2.5 och överlämnas till nästa skede. Dokumentationen gällande social hållbarhet i studien **ska** ingå i beslutshandlingar och i handlingar som lämnas

över till nästa skede, samt **ska** det tydligt framgå hur nästa skede ska ta vid sociala aspekter.

Förslag på mål för genomförandeskede **ska** tas fram i studieskede och lämnas över till genomförandeprojekt; 1) effektmål avseende sociala nyttor i slutprodukten och 2) social hänsyn i byggskedet, alternativt genomförandeskedet för övriga projekt.

I dokumentation gällande sociala aspekter i genomförandeprojekt **ska** arbetsprocess, erfarenheter, förbättringsförslag och krav avseende social hållbarhet sammanfattas och biläggas med slutrapport, se 6.5.5.

6.2.5 Studierapport

Studierapport **ska** innehålla redovisning av resultat och det underlag som har tagits fram inom social hållbarhet.

Studierapport **ska** sammanfatta specifika krav på aktiviteter, utredningar och/eller åtgärder för nästa skede inför beslut.

Studierapporten **ska** ge beslutsfattare en tydlig bild om hur sociala frågor har hanterats i det aktuella skedet och vad som behövs göras i nästa skede för att säkerställa att beslutade mål inom social hållbarhet kan nås.

I studierapport **ska** det tydligt framgå varför alternativ eller åtgärd har förordats eller förkastats ur social synpunkt.

I studierapport **ska** det tydligt motiveras ifall ett alternativ eller åtgärd väljs, som är sämre ur social synpunkt men bättre ur någon annan synpunkt som sammantaget väger tyngre.

Råd: Aktiviteter som förespråkas i investeringsprocessen kan med fördel motiveras med hänsyn till livscykelkostnader eller livscykelkostnadsbesparingar. En livscykelkostnadsbesparing är exempelvis att undvika att projektet överklagas av närboende, vilket kan spara både tid och pengar. Den föreslagna aktiviteten kan då vara att tillsätta extra resurser till konsekvensbeskrivning, samråds- eller dialogaktiviteter vilket har möjlighet att förhindra långa överklagandeprocesser.

6.2.6 Certifieringssystem

I trafikförvaltningens studier som omfattar ny- eller ombyggnation av fastigheter eller anläggningar (dvs. annat som inte är fordon/fartyg) **ska** det redan i studieskedet tas ett aktivt beslut huruvida den ska certifieras enligt exempelvis CEEQUAL, som utöver miljöklassning även inkluderar sociala aspekter.

Projektledaren **ska** motivera och dokumentera beslutet till sponsorn.

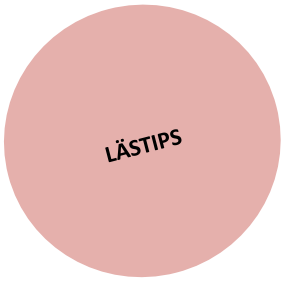
Råd: För- och nackdelarna med en CEEQUAL certifiering är bland annat kopplade till varumärke, kostnad, tidsåtgång, styrning och systematiskt arbetssätt, efterlevnad av sociala krav, socialt värdeskapande, kvalitetssäkring, stöd vid uppföljning och slutbesiktning.

6.2.7 Riskhantering och riskanalys

Sociala risker **ska** ingå i den riskanalys och riskhanteringsprocess som finns angiven i Program- och projekthandboken.

6.3 Social konsekvensbeskrivning

Inom fysisk planering används verktyget social konsekvensbeskrivning (SKB) för att fördjupa beskrivningar av sociala effekter av en förändring och för att belysa sociala nyttor och värden. En SKB hjälper trafikförvaltningen att säkerställa att alla relevanta effekter inom samhällsekonomi tas med, både de som går att prissätta samt de icke prissatta effekterna. En samhällsekonomisk bedömning är en sammanvägning av en kalkyl och de icke prissatta effekterna. SKB:n tydliggör vad som bör ingå i de icke prissatta effekterna och kan även hjälpa oss avgöra ifall dessa komponenter bör ges en stor eller liten vikt. Verktyget benämns ibland social konsekvensanalys (SKA) eller socialt värdeskapande analys (SVA) men principen är densamma.



SKB 2017 Passage Skärsätra Hamnväg

SKB 2015 Trafikeringsupplägg avseende pendel- och regionaltåg

SKB 2015 Spårväg syd Flemingsberg-Skärholmen-Älvsjö

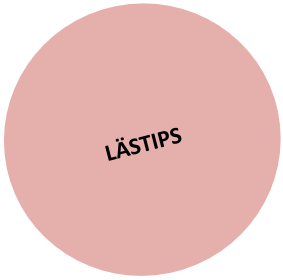
(Länkar till rapporter i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem)

SKB är ett beslutsunderlag och verktyg för att identifiera och beskriva de positiva och negativa konsekvenserna kopplade till en förändring i miljön, med utgångspunkt i människors behov. SKB är idag en vedertagen metod för arbete med sociala frågor i planeringen, likt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är för miljöfrågor. Till skillnad från MKB är SKB inte ett lagkrav. Framtagning av SKB kan samordnas med MKB-processen för att spara tid och resurser.

Om både MKB och SKB tas fram i en studie **ska** dessa processer samordnas och en hållbarhetsbedömning **bör** tas fram.

En SKB som har ett enda fokus, så som:
- Barnperspektivet, kallas barnkonsekvensbeskrivning (BKA),
- Jämställdhet, kallas jämställdhetskonsekvensbeskrivning (JKB),
- Hälsa, kallas hälsokonsekvensbeskrivning (HKB).

Arbetsmomenten för dessa konsekvensbeskrivningar är i stora drag gemensamma; skillnaderna handlar främst om vilka frågor som ska besvaras (ett fokusområde eller flera).



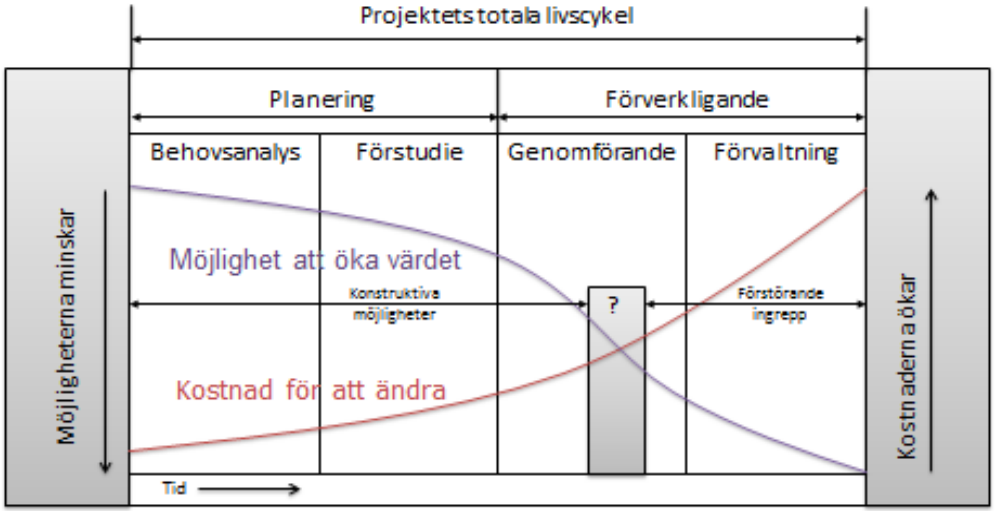
BKA 2018 Roslagsbanan byggskedet Täby kyrkby-Kragstalund
BKA 2013 Spårväg City Sergels torg – Waldemarsudde
BKA 2013 Roslagsbanan Tibble-Visinge
BKA 2012 Roslagsbanan Viggbyholm-Vaxholmsvägen
BKA 2012 Roslagsbanan driftskedet Täby kyrkby-Kragstalund
BKA 2012 Roslagsbanan Visinge-Täby kyrkby
(Länkar till rapporter i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem)

Det är viktigt att i SKB-processen jämförs olika alternativa lösningar med varandra. SKB ska innehålla beskrivning av:

- *Påverkan* - den fysiska förändringen som respektive alternativ lösning orsakar.
- *Effekt* – positiva och negativa effekter av *Påverkan*, dvs. sociala kvaliteter som uppstår till följd av respektive alternativa lösningens *Påverkan*.
- *Konsekvenser* - värdering av *Effekten* utifrån målen/bedömningsgrunderna. Exempelvis, jämlikhet - alla kan få nytta av utbyggd kollektivtrafik, men när man kollar på hur nyttan fördelar sig mellan olika grupper så får vissa grupper större nytta/mer nytta än andra, vilket betyder att åtgärden har negativa konsekvenser på jämlikhetsmålet om *Effekten* fördelas ojämlikt.
- *Samlad bedömning* – helhetsbedömning av *Konsekvenser*.

Läs mer om trafikförvaltningens metod i kapitel 6.3, samt i En handbok för jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplanering, 2016 (J. Halling, C. Faith-Ell, L. Levin).

För att säkerställa att resurserna i projektet används på ett effektivt sätt är det viktigt att arbetet med SKB påbörjas tidigt, sker integrerat i projektet och att SKB får påverka utformning av projektet. Se figur 6 för hur möjligheten att påverka och öka värdet förändras över projektets tid i jämförelse med kostnaden för att ändra.



Figur 6. Kostnad kontra påverkan, genom att belysa social frågor i de tidiga studiefaserna kan kostsamma åtgärder undvikas i ett sent skede.

Råd: Ett systematiskt arbete med social hållbarhet bör påbörjas tidigt för ökad möjlighet till socialt värdeskapande. Det går dock att bidra till socialt värdeskapande även i senare skeden, genom att utgå från vad som är möjligt i det aktuella skedet.

Råd: Att främja social hållbarhet (positiva social konsekvenser) genom en SKB behöver nödvändigtvis inte innefatta stora kostnader eller en omfattande rapport. Det handlar i grunden om att identifiera möjliga konsekvenser genom att få in rätt kunskap och kompetens avseende social hållbarhet från sakkunniga och intressenter, samt att ta tillvara detta i projektet. Resultatet kan exempelvis vara att social hållbarhet främjas genom systematiskt arbete med sociala krav, trygghet och tillgänglighet i genomförandeprojektet.

6.3.1 Trafikförvaltningens krav på SKB

SKB metoden i en studie **ska** följa metoden för genomförande i enlighet med kapitel 4 i vägledningen *En handbok för jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplanering*, 2016, J. Halling, C. Faith-Ell, L. Levin (länk till handboken i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem), men ska inte vara avgränsad till jämställdhet.

Handboken är ett metodstöd och beskriver genomförande av de olika momenten i en konsekvensbeskrivning. Syftet med att tillämpa handboken är

att säkerställa ett mer likartat arbetssätt på trafikförvaltningen, som enas med planering och social konsekvensbeskrivning på nationell nivå.

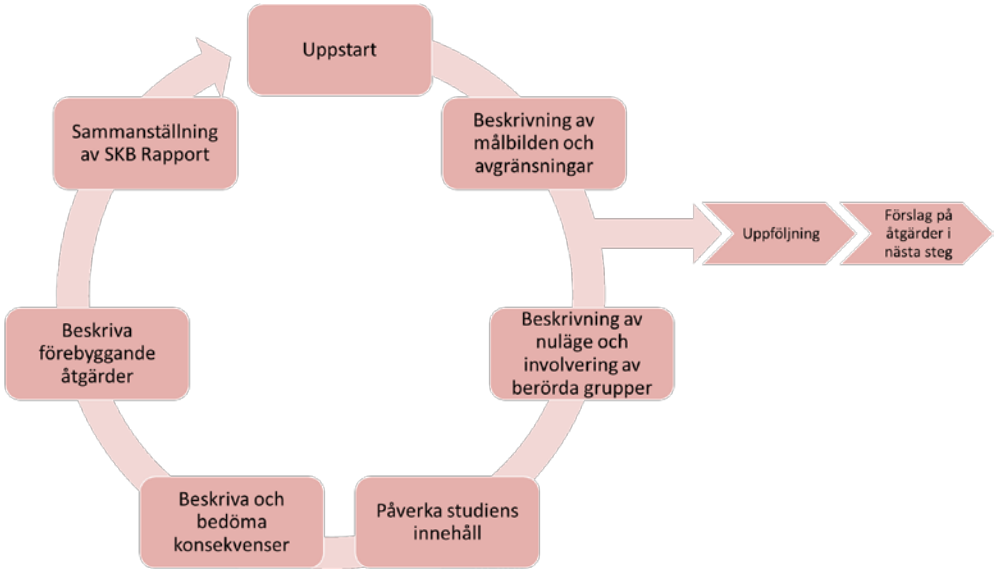
SKB **ska** inkludera sociala aspekter och beslutade mål utifrån de gällande styrande dokumenten som sammanfattas i bilaga 6. I bilaga 7 återfinns det ytterligare hjälp för att identifiera relevanta sociala aspekter att beakta i en studie och i en SKB-process.

I fall omfattningen i en SKB avgränsas eller förenklas jämfört med krav i RiSoc **ska** detta ske i dialog med trafikförvaltningens strateg inom social hållbarhet. Avgränsningen i en SKB **ska** alltid motiveras, dokumenteras och redovisas i slutrapporten.

Sociala konsekvenser så väl positiva som negativa **ska** kartläggas och beskrivas för respektive utredningsalternativ som utreds i studien inför slutligt förslag på genomförande.

Råd: En studie i ett tidigt skede kan omfatta många utredningsalternativ, nivån och detaljeringsgraden i SKB ska då anpassas allt eftersom att studien detaljerar sig. Detta innebär att en detaljerad SKB genomförs i ett senare studieskede och omfattar exempelvis 2-5 utvalda alternativa lösningar som då utreds i studien och jämförs mot varandra inför eventuell genomförande.

Resultat och sociala konsekvenser positiva och negativa som har identifierats genom SKB:n **ska** vägas in i förslag på vilket utredningsalternativ som förordas respektive förkastas.



Figur 7. Illustration av SKB metoden i studier som avser fysisk planering.

Beskrivning av själva arbetsmetoden och tillvägagångssättet inom respektive del på figur 7 finns i kapitel 4 vägledningen *En handbok för jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplanering*, 2016, J. Halling, C. Faith-Ell, L. Levin (länk till handboken i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem).

Vid beskrivning av målbild, nuläge och konsekvenser **ska** målen i Bilaga 6 tillämpas.

Berörda kommuners mål gällande social hållbarhet och tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kopplade till utredningsobjektet **ska** beaktas i analysen.

Se även RiTill för specifika krav gällande tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Råd: Tips och stöd för att genomföra en SKB återfinns dels i handboken och trafikförvaltningens tidigare SKB:er: SKB Spårväg Syd och SKB Skärsätra-Hamnväg.

6.3.1.1 SKB rapportstruktur

En mall för SKB rapport är under framtagande, under tiden gäller det nedanstående krav för SKB rapportstrukturen.

SKB rapport **ska** minst innehålla följande delar*:*

- Sammanfattning
- Syftet med studien/projektet
- Syftet med SKB:n
- Målbild och avgränsningar
- Nulägesbeskrivning och intressenter
- Metoder och tillvägagångssätt
- Påverkan på studiens/projektets innehåll
- Påverkan, effekter och konsekvenser
- Förebyggande åtgärder och rekommendationer
- Uppföljningsprogram
- Vem som har genomfört SKB:n
- Samråd

6.3.1.2 Barnperspektivet och barnkonsekvensbeskrivning

Trafikförvaltningen har ett uppdrag från landstinget att arbeta med FN:s konvention för barnets rättigheter, vilket innebär att barnperspektivet **ska** finns med i olika verksamheter och att barns och ungas synpunkter och önskemål inhämtas och prioriteras.

En barnkonsekvensbeskrivning **ska** genomföras utifrån samma grundläggande steg som SKB i avsnitt 6.3.1, men ska studera ärendet utifrån ett barnperspektiv.

Barnkonsekvensbeskrivning **ska** omfatta dialog och samverkan med barn och deras synpunkter och åsikter **ska** påverka studiens innehåll.

Trafikförvaltningens kundmiljöer **ska** fungera och barn som har fyllt 6 år får resa ensamma med SL-trafiken. Barn i barnvagn får alltid tas med i den allmänna kollektivtrafiken.

Se kapitel 3.7 för bakgrundsinformation om barnperspektivet och bilaga 6 och 7 för stöd vid beskrivning av målbild, nuläge och konsekvenser utifrån barnperspektivet.

6.4 Samråd, samverkan och involvering av berörda grupper

Länets funktionshindersorganisationer **ska** involveras så tidigt som möjligt för att ta reda på nuläget och vilka behoven är inför framtiden, se RiTill.

Samråd med allmänheten **ska** genomföras i trafikförvaltningens studier som lyder under Plan och bygglagen, Miljöbalken Lagen om byggande om järnväg och/eller Väglagen.
Råd: I samband med framtagande av SKB kan även ett fördjupat eller riktat samråd ingå (utöver lagstadgad samråd), som syftar till att fånga in kompletterande synpunkter från grupper som inte representerats, eller vanligtvis inte kommer till tals under samrådsprocessen.

Samverkan/samråd **ska** planeras och genomföras så att det sker löpande genom hela processen.
Råd: Ju tidigare samråd/samverkan planeras och genomförs desto större möjlighet finns att ta tillvara berörda gruppers kunskap, erfarenheter och behov för att förbättra beslutsunderlaget.

Trafikförvaltningen **ska** säkerställa en jämn representation av samhällsgrupper i samrådsprocessen. Detta **ska** säkerställas genom:

- Intressentanalys
- Inhämtning och analys av statistik över de berörda grupperna (t.ex. ålder, kön, bilinnehav mm)
- Uppsökande verksamhet till underrepresenterade och/eller särskilt prioriterade grupper utifrån analys och statistik.
- Utvärdering och redogörelse av vilken representation som samrådet haft sett ur olika typer av grupper (läs mer längre ner om hur).

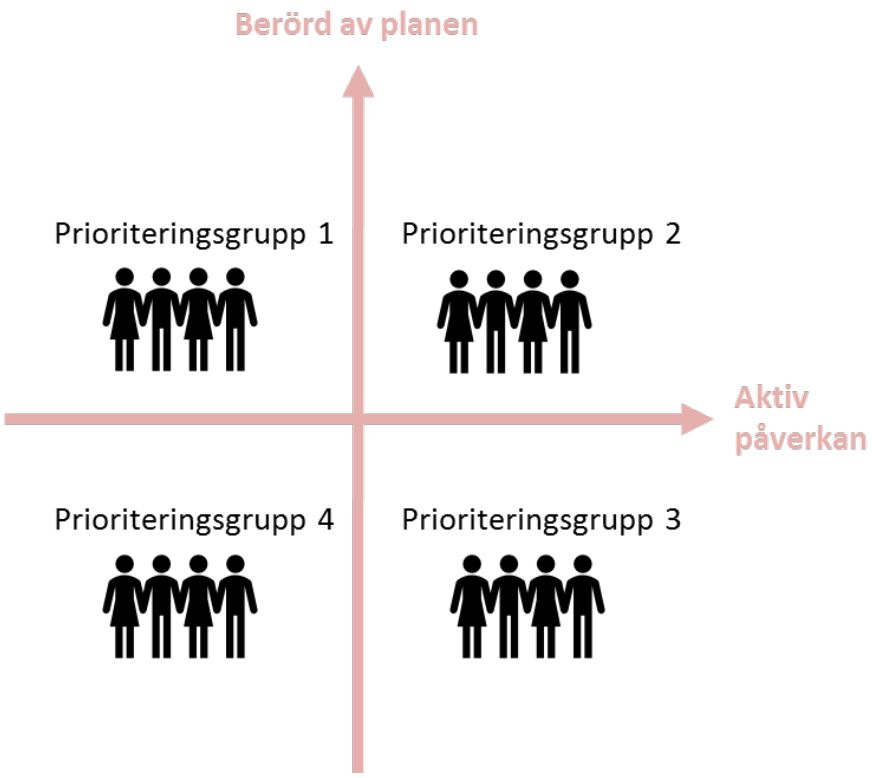


Exempelvis visar forskning att vissa grupper oftare marginaliseras i fysisk planering, bland annat;

- barn och unga
- personer med funktionsnedsättning
- personer med låg inkomst,
- personer med utländsk bakgrund
- personer utan tillgång till bil,

- äldre

Råd: Utgå ifrån figur 8 för att identifiera prioriterade grupper vid samverkan och samrådsaktiviteter. Det mest väsentliga i samverkan och samrådsprocessen är att nå prioriteringsgrupp 1. Att variera informationen och sättet att informera på ökar möjligheterna att nå fler grupper.



Figur 8. Prioriteringsmodell för dialog. Målet är att nå prioriteringsgrupp 1 som berörs av planen men som traditionellt sett i liten utsträckning brukar vara aktiva i samråds- och dialogprocesser.

Alternativa metoder för samverkan och samråd **ska** tillämpas om de befintliga deltagandeformerna inte leder till en jämn representation av samhällsgrupper i samverkan och samråd. Exempel på metoder för samverkan och samråd med berörda grupper:

- Workshop
- Öppet hus,

- Informations- och diskussionsmöten
- Uppsökande dialog i miljöer där många rör sig så som torg, tunnelbanestationer och centrum
- Fokusgrupper
- Enkäter eller webbenkäter
- Open space
- Vykortsdialog, dvs. spridning av förfrankerade vykort med möjlighet att tycka till. Vykorten kan delas upp på platser där många människor rör sig som ett enkelt sätt för allmänheten att lämna in synpunkter.

Råd: Öppet hus kan anordnas på en för projektet viktig arbetsplats eller skola. För att samråda med grupper som barnfamiljer eller föräldrar kan det krävas att samrådet anpassas till andra tider eller typer av lokaler eller mötesplatser.

Exempel på syfte och behov av samverkan/samråd:

- För att kartlägga nuläget
  - Vilka sociala värden finns längs sträckan som ingår i utredningen idag?
  - Hur ser vardagslivet ut för boende i området som ingår i utredningen?
  - Vilka målpunkter är viktiga för barn/unga/kvinnor/män längs sträckan som ingår i utredningen? Fokusera på nuläget och undvik att be om en önskelista.
- Input till design, projektering, produktionsplanering, gestaltning, MKB m.fl.
  - Identifiera viktiga GC-vägar, korsningar och passager
  - Identifiera viktiga anslutningar och målpunkter för kollektivtrafikanter
  - Identifiera platser där hänsyn krävs för att öka tryggheten
  - Testa funktionen och användbarheten hos olika resenärsgrupper som t.ex. barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
- Lyfta fram olika gruppers olika berättelser/erfarenheter, därigenom öka kunskap om olika behov och därmed kunna bidra till mål om jämställdhet och/eller jämlikhet.
- Kommunicera och sprida information till fler än de som vanligtvis deltar på samråd.

Vid dialog eller samråd **ska** trafikförvaltningen eftersträva representation av tjänstepersoner med olika etnisk tillhörighet, ålder och kön.

Lokaler, tider och innehåll **ska** vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med RiTill och anpassas för en bred målgrupp av invånare för att kunna fånga synpunkter, erfarenheter och behov från olika samhällsgrupper.

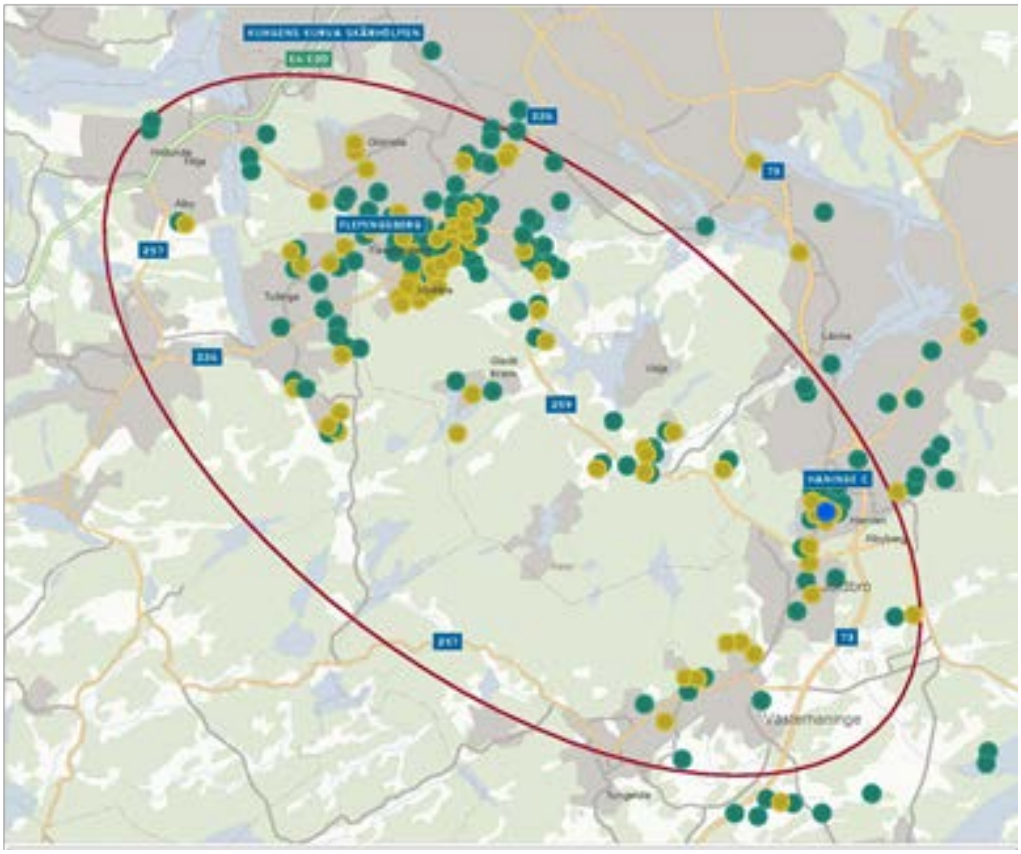
Synpunkter, erfarenheter och behov från samhällsgrupper som inte är representerade på samrådsmöten **ska** sökas upp genom uppsökande dialog och/eller digitala kanaler. Studier[3] visar att utan ett aktivt arbete blir deltagande och representation av perspektiv i samråd om infrastrukturutveckling ojämlikt: övervägande del män i de äldre åldersgrupperna, ca 70 % av deltagare har ej barn under 18 år, högre inkomst och högre utbildning än snittet i riket, man reser till samråd med bil.

Vid annonsering av samråd **ska** trafikförvaltningen välja former av media som riktas till och attraherar en bred målgrupp.
Råd: Äldre vill fortfarande gärna läsa tryckt information medan yngre ofta tillgodoser sig information via sociala medier.

Dialog- och samrådsprocessen **ska** utvärderas utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv, se exempel på figur 9. Exempel på kontrollfrågor för att utvärdera samråd utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv:

- Vilka synpunkter fördes fram av kvinnor respektive män, äldre respektive yngre, olika samhällsgrupper?
- Hur väl representerade är olika berörda grupper?
- Förstod deltagarna syftet med sitt deltagande?
- Upplevde de att de fick sin röst hörd?

[3] Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt (2010)



Figur 9. Exempel på geografisk kartläggning av vilka grupper som dittills besökt öppet hus i Trafikverkets projekt lokaliseringsutredning Tvärförbindelse Södertörn. Markeringarna visar var besökarna bor. Ur Social konsekvensbeskrivning för Vägplan - Val av lokaliseringsalternativ, Trafikverket, 2016-10-14.

Råd: Att redovisa statistik på karta genom GIS är ett effektivt sätt att visa en stor mängd data som underlag för beslutsfattare. Genom en geografisk kartläggning går det att tydligt visa var människor som kommit till tals bor i förhållande till det som utvecklas. Därmed går även att identifiera enkelt vilka grupper/bostadsområden/åldrar med mera som inte kommit till tals och bör göra det i riktad dialog.

6.5 Styrning av sociala aspekter i trafikförvaltningens genomförandeprojekt

Detta kapitel gäller för genomförandeprojekt (program och projekt) som drivs av trafikförvaltningen. I detta kapitel används begrepp projekt för att syfta till hela genomförandeprojektet från början till slut, som oftast samordnas under ett program med flera projekt. Se även kapitel 6.1 för krav på projektorganisation och ansvar.

6.5.1 Plan för social hållbarhet

En plan för social hållbarhet **ska** tas fram i genomförandeprojekt. Ett program med flera projekt kan med fördel ta fram en gemensam plan för social hållbarhet.

Planen för social hållbarhet **ska** tas fram senast under planeringsfasen av genomförandeskede och godkännas vid TG2.

Plan för social hållbarhet **ska** vara aktuell och uppdateras vid behov allteftersom projektet fortskrider.

Plan för social hållbarhet **ska** vara ett projektanpassat dokument, som **ska** beskriva vilka krav inom social hållbarhet som gäller i projektet samt hur dessa ska hanteras för att undvika negativa effekter.

Plan för social hållbarhet **ska** omfatta krav på såväl trafikförvaltningens projektorganisation och projektörer samt leverantörer och entreprenörer. Kraven **ska** omfatta samtliga krav inom social hållbarhet, både trafikförvaltningens krav samt externa krav, t.ex. villkor i detaljplaner, berörda kommuners mål och krav inom social hållbarhet inom det aktuella området.

Plan för social hållbarhet **ska** utgöra ett stöd i arbetet inom social hållbarhet och efterlevas av samtliga som medverkar i projektet.

Krav inom social hållbarhet **ska** vara projektspecifika, uppföljningsbara och visa hur trafikförvaltningens mål inom social hållbarhet påverkas samt hur myndigheters och/eller berörda kommuners krav uppfylls.

Råd: Plan för social hållbarhet kan med fördel samordnas med Miljöplanen som beskrivs i RiMiljö, kapitel 6.2.

Plan för social hållbarhet **ska** innehålla:

- Organisation och ansvar
- Övergripande förutsättningar
- Dokumentation
- Projektets sociala aspekter, sociala effektmål (för investeringen/leveransen), sociala mål för projektet (projektets egna), sociala krav, samt dess hantering
- Utredningar och konsekvensbeskrivningar
- Identifiering, värdering och hantering av sociala risker kopplade till projektet (tillverkning och inköp av varor och material, inköp av tjänster och arbetskraft)
- Kontroll, granskning och uppföljning (inklusive plan för revision för projekt över 50 mkr, se avsnitt om uppföljning)
- Avvikelsehantering
- Överlämning till nästa skede

Råd: Vid framtagande av mål kan med fördel modellen för SMART-målformulering användas, se bilaga 5.

Råd: Se bilaga 5 för vanligt förekommande sociala risker i bygg- och anläggningsprojekt. Bilagan kan med fördel användas som stöd i arbetet med identifiering av projektspecifika sociala risker.

Följande sociala aspekter ska beaktas i planen för social hållbarhet:

- Jämställdhet och jämlikhet inklusive ekonomisk jämställdhet/jämlikhet och främjande av sysselsättning för marginaliserade grupper
- Barnperspektivet (se kapitel 3.7 och avsnitt 6.3.1.2 för barnperspektivet och barnkonsekvensbeskrivning)
- Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Trygghet
- Folkhälsa
- Uppförandekod för leverantörer
- Övriga krav baserade på utredningar och konsekvensbedömningar som utförts i tidigare skeden, såväl interna som externa sociala krav, t.ex. i detaljplaner.

Ytterligare sociala aspekter kan vara aktuella, vilket **ska** klargöras vid upprättande av sociala hållbarhetsplanen. Som stöd för upprättande finns en mall för Plan för social hållbarhet (länk till mallen i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem).

Råd: Om det är uppenbart att någon social hållbarhetsaspekt inte är relevant i projektet bör det motiveras i sociala hållbarhetsplanen.

6.5.2 Styrning av sociala aspekter i genomgörandeprojektets analysfas

Vid uppstartsmöte **ska** projektledare säkerställa att projektet har mottagit och kar tillgång till allt underlag som har tagits fram inom social hållbarhet under studieskede. Därefter **ska** det genomföras och fastställas en bedömning om huruvida genomförandeprojektet har tillräcklig information om social hållbarhet eller om ytterligare underlag behövs för att starta arbetet med social frågor i projektet.

Ifall information om sociala aspekter bedöms inaktuell eller felaktig på grund av ändrade omständigheter i projektet **ska** kompletterande studier genomföras innan projektet kan starta.

I projektspecifikation **ska** styrning gällande sociala aspekter specificeras baserat på gällande riktlinjer och aktuellt genomförandebeslut.

Råd: Vid osäkerhet gällande vad som räknas som ändrade omständigheter kan samordnare inom social hållbarhet, alternativt Strateg social hållbarhet tillfrågas. Detta gäller även vid frågor huruvida information om social hållbarhet kan bedömas som aktuell eller inte.

6.5.2.1 Ändringshantering

Projektet **ska** tillvarata och arbeta in resultat från tidigare sociala utredningar i de fall sådana har genomförts i tidigare skede.

I de fall att direktiv eller förutsättningar ändras **ska** en kompletterande social konsekvensbeskrivning tas fram i genomförandeskedet.

6.5.3 Styrning av sociala aspekter i genomförandeprojektets planeringsfas

Arbetet med social hållbarhet i det aktuella projektet **ska** planeras redan vid planeringsworkshop. Resurser, tid och budget **ska** avsättas för att tillämpa kraven enligt RiSoc för arbete med sociala aspekter i projektet och för att tydliggöra och förankra detta med projektmedlemmarna.

Sociala krav **ska** inkluderas i kravhanteringsprocesser vid framtagning av krav.

Två typer av mål för social hållbarhet **ska** finnas för genomförandeprojekt, vid behov **ska** föreslagna mål justeras; 1) effektmål avseende sociala nyttor i slutprodukten och 2) social hänsyn i byggskedet eller genomförandeskedet för övriga projekt.

Råd: Sociala effektmål för projektet ska ha tagits fram i studieskedet men behöver regelbundet bearbetas och finjusteras.

Sociala konsekvenser avseende omgivningspåverkan under byggtiden **ska** identifieras och beskrivas. Projektet **ska** verka för att minimera negativ påverkan och störningar i samband med byggnation.

Vid byggnadsarbeten **ska** även Riktlinjer Utformning av stationer och bytespunkter följas.

Trafikförvaltningen har ett uppdrag från landstinget att arbeta med FN:s konvention för barnets rättigheter, vilket innebär att barnperspektivet **ska** finns med i olika verksamheter och att barns och ungas synpunkter och önskemål inhämtas och prioriteras. Se kapitel 3.7 och avsnitt 6.3.1.2 för barnperspektivet och barnkonsekvensbeskrivning.

Tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning **ska** fortsatt prioriteras. Samverkan **ska** ske med trafikförvaltningens expertis inom tillgänglighet och vid behov även med funktionshindersorganisationer och äldre för att få med olika gruppers behov. Projektet ansvarar för arvodering av funktionshindersorganisationers representanter.

Råd: Åtgärder för att minimera negativ påverkan vid byggnation är exempelvis tydlig kommunikation, utredning och optimering gällande framkomlighet, skyltning med mera. Byggplank kan exempelvis nyttjas för att informera om projektet. Det är viktigt att genom information om projektet skapa acceptans för extra besvär/krångel under resan som kan orsakas av ett komplext projekt.

6.5.3.1 Ändringshantering

Projektet **ska** tillvarata och arbeta in resultat från tidigare sociala utredningar i de fall sådana har genomförts i tidigare skede.

I de fall att direktiv eller förutsättningar ändras **ska** en kompletterande social konsekvensbeskrivning tas fram i genomförandeskedet.

6.5.3.2 Sysselsättningsfrämjande åtgärder

I planeringsfasen **ska** projektet kartlägga och fatta beslut om möjligheter för tillämpning av sysselsättningsfrämjande krav i entreprenadupphandlingar i enlighet med krav i kapitel 7.1. Vid beslut att inte tillämpa sysselsättningsfrämjande krav **ska** projektledaren motivera och dokumentera beslutet till sponsorn, samt föra en dialog med sektion Hållbar utveckling.

Möjligheter för att ställa sysselsättningskrav i ett entreprenaduppdrag **ska** kartläggas utifrån åtminstone följande parametrar;

- Kontraktstid
- Medelantalet heltidsyrkesanställda som beräknas att jobba under kontraktstid
- Kontraktsvärde

Råd: Praktiktid kan baseras på kontraktets längd. Vid längre kontrakt är det lämpligt att praktiktiden delas upp i flera praktikplatser och praktikanter. En längre oavlönad praktik kan vara svårare att rekrytera. Se även Upphandlingsmyndighetens vägledning om ämnet Öka sysselsättningen på www.upphandlingsmyndigheten.se

Sysselsättningskraven bidrar till mål 2 om öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region[4] i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och dess delmål. Sysselsättningskrav tillämpas på en nationell nivå sedan att Trafikverket fick uppdrag från regeringen att införa sysselsättningsskapande åtgärder för arbetslösa i sina upphandlingar (2015). Sysselsättningskrav är en vanligt förekommande åtgärd som tillämpas numera av flera aktörer i branschen.

[4] Mål 2: En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region, delmål 2: Förvärvsfrekvensen hos befolkningen mellan 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män och gapet mellan inrikes- och utrikesfödda ska minska.

LÄSTIPS

Utvärdering och beslutsunderlag för att ställa av sysselsättningskrav i Programmet Kistagrenen 2018
(Länk till dokumentet i trafikförvaltningens dokumenthanteringssystem)

Råd: Vid tillämpning av kraven kan genomförandeprojektet kontakta exempelvis Arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholm Stad (AMF) eller motsvarande arbetsförmedlande funktioner eller bolag för att inleda samarbete inför entreprenadupphandlingar. Trafikförvaltningen har tidigare haft samarbete med AMF som kan bistå med matchning och stöd vid rekryteringen av personer som har sämre förutsättningar på arbetsmarknaden. Rekryteringarna görs då genom AMF i samarbete med Arbetsförmedlingen i Stockholms län. Matchnings- och rekryteringsprocessen sker mot bakgrund av vilka kompetens- och utbildningskrav samt lämplighetskrav som gäller för det aktuella uppdraget. AMF kan vid behov tillhandahålla kortare utbildningsinsatser som krävs för att verka i en specifik bransch. Insatserna innehåller olika certifieringar där så krävs för att utföra arbete på ett riktigt och säkert sätt. AMF har handledarutbildningar som erbjuds leverantören/entreprenören kostnadsfritt.

6.5.3.3 Planering av behov av bevakningstjänster

I planeringsfasen **ska** tid och resurser för ett eventuellt avrop av bevakningstjänster planeras. För att minska risk för stöld och skadegörelse i produktionsskede har projekt möjlighet att avropa på trafikförvaltningens gällande avtal för bevakningstjänster. Projektet står i så fall för kostnaderna för tjänsten och ansvarar för att ta fram avrop. Avrop **ska** tas fram i samråd med trafikförvaltningens affärsförvaltare Trygghet och göras åtminstone 8 veckor före uppdragsstart.

6.5.4 Styrning av sociala aspekter i genomförandeprojektets genomförandefas

Projektet **ska** se till att krav och mål avseende social hållbarhet följs upp kontinuerligt och **ska** avsätta tid och resurser för att säkerställa uppföljning.

I genomförande- och produktionsskede **ska** trafikförvaltningen säkerställa att god kommunikation sker; detta inbegriper dialog och information till berörda grupper, såsom närboende och resenärer, samt kommunikation om projektet och information gällande trafikstörningar eller andra störningar under byggtid.

Alla som känner sig berörda, samt generella allmänheten, **ska** bjudas in till och ges möjlighet att medverka i dialog om projektet. Projektet **ska** vara tillgängligt och enkelt att nå för allmänheten. Deras kunskap kan bli viktig information och mervärde för projektet om det hanteras rätt. Kommunikation med närboende och resenärer **ska** vara öppen, proaktiv och målgruppsanpassad.
Råd: Genom att kommunicera målgruppsanpassat och via rätt kanaler kan risken för överklaganden och avbrott i projektet minimeras. Det är bättre att kommunicera för mycket än för litet.

Råd: Se personer som upplever sig berörda av projektet som en resurs. Organisera workshops eller informationsmöten för att aktivera dem eller ordna studiebesök för allmänheten så de får se vad som händer. Var dock tydlig med syftet samt vilka förutsättningar som finns för att förverkliga idéer.

SLs Trygghetscentral (telefon: 020 120 25 25) kan kontaktas om projektet i SL:s anläggningar utsätts för hot och/eller ordningsstörningar. Vid behov av bevakningsstöd i övrigt kontakta affärsförvaltare Trygghet på trafikavdelningen (se avsnitt 6.5.3.3).

6.5.4.1 Krav på styrning av sociala aspekter vid upphandling

Vid upphandling av leverantörer/entreprenörer inom projektet **ska** krav enligt kapitel 7 tillämpas.

6.5.5 Riskhantering

Sociala risker **ska** ingå i den riskanalys och riskhanteringsprocess som finns angiven i Program- och projekthandboken.

6.5.6 Fasavslut/Tollgatebeslut

Vid varje fas-/tollgatebeslut **ska** kontrolleras att tillräckligt med underlag gällande sociala frågor finns.

6.5.7 Styrning av sociala aspekter vid genomförandeprojektets avslutningsfas

Projektet kommer att producera dokumentation gällande social hållbarhet som **ska** följas upp och överlämnas till sektion hållbar utveckling samt till relevanta delar av förvaltningsorganisation (affärsförvaltare). Överlämning av dokumentation gällande social hållbarhet från projekt till förvaltning **ska** hanteras inom ramen för projektets överlämningsplan (obligatoriskt dokument). Projektspecifika effektmål kring social hållbarhet **ska** överlämnas för att möjliggöra mätning och uppföljning av målen. Uppföljning och rapportering **ska** även ske enligt kraven i kapitel 6.6 Uppföljning och rapportering.

Vid utvärdering och erfarenhetsåterföring **ska** projektets arbete med sociala aspekter behandlas. Förbättringsåtgärder och erfarenhet **ska** dokumenteras och ingå i slutrapporten.

I slutrapport **ska** resultat avseende social hållbarhet behandlas. Val som gjorts i projektet avseende sociala aspekter **ska** tydligt motiveras och redovisas i slutrapporten.

6.6 Uppföljning och rapportering

Generella krav enligt kapitel 4.4 (Uppföljning av sociala krav) **ska** följas.

6.6.1 Projektets egenkontroll avseende styrning av sociala aspekter

Ansvarig för sociala aspekter **ska** löpande följa upp att sociala aspekter styrs i enlighet med de krav som ställs i RiSoc.

Råd: Som hjälp vid uppföljning kan en checklista tas fram utifrån de krav som finns i RiSoc. Exempel på aktiviteter som ska följas upp är genomförda åtgärder för att uppnå de beslutade målen i projektets plan för social hållbarhet, rapportering, att sociala krav ställts på entreprenörer/leverantörer och revisioner.

6.6.2 Uppföljning av entreprenörer/leverantörer

Projektet **ska** följa upp ställda sociala krav på entreprenörer/leverantörer. Detta kan ske genom dokumentgranskning, möten med entreprenörer/leverantörer och/eller revision.

Råd: Som hjälp vid uppföljning kan en checklista tas fram utifrån ställda krav i det aktuella avtalet med entreprenören/leverantören.

Projekt som är större än 50 mkr **ska** ha en plan för och genomföra revisioner gällande efterlevnad av ställda sociala krav i kontrakt.

Genomförda revisioner **ska** dokumenteras. Dokumentationen **ska** omfatta vilka krav som har kontrollerats vid revisionstillfället och revisionsresultat.

6.6.3 Avvikelsehantering

Projektet **ska** säkerställa att sociala avvikelser inom projektet hanteras och dokumenteras.

Det finns en särskild process för hantering av avsteg från riktlinjen, se kapitel 2.6.

6.6.4 Rapportering till sektion Hållbar utveckling

De uppgifter som projekten **ska** redovisa finns angivna i tabell 1 nedan och på Blankett för rapportering avseende social hållbarhet.

Uppgifterna **ska** redovisas vid projektslut eller senast den 5 december om projektet löper under flera kalenderår. Projektet kan välja om redovisningen görs per entreprenad eller för hela projektet. Ifylld redovisningsmall **ska** skickas till: hallbarutveckling@sl.se

Ytterligare uppgifter kan vara aktuella att rapportera. Det **ska** i tidigt skede klargöras om och i så fall vilka ytterligare uppgifter som ska rapporteras samt vart, när och hur.

Råd: Projektet kan stämma av med Hållbar utveckling eller relevanta delar av förvaltningsorganisation om och vilka ytterligare uppgifter som ska rapporteras. För information om vad som ska överlämnas till vilken del av förvaltningsorganisationen kan Trafikavdelningens stab kontaktas.

Projektet **ska** vid projektets slut i slutrapport sammanfatta positiva och negativa erfarenheter gällande sociala frågor inom projektet. I projektets slutrapport **ska** dessutom sammanfattas kostnadsdrivande sociala aspekter som är viktiga att beakta i framtida projekt.
Slutrapporten **ska** skickas bland annat till sektion Hållbar utveckling (hallbarutveckling@sl.se) som är mottagare gällande erfarenhetsåterföring inom social hållbarhet.

Tabell 1. Rapport avseende arbete och åtgärder inom social hållbarhet

Program/projekt*: _____ (program/projektnamn)
1. Metoder och verktyg för systematiskt arbete med social hållbarhet
<Beskriv de verktyg och metoder som används inom projektet för att säkerställa systematiskt arbete inom social hållbarhet. Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser.>
2. Tillämpning av Uppförandekod för leverantörer
<Beskriv på vilket sätt projektet har arbetat med att identifiera prioriterade riskområden för bristande efterlevnad av koden. Beskriv om uppförandekod för leverantörer tillämpats i avtal och om entreprenörer/leverantörer har följts upp med avseende på uppförandekoden för leverantörer. Beskriv även om andra åtgärder/aktiviteter har vidtagits under året. I den mån projektet använder sig av samordnade avtal kan hänvisning göras till det arbete som genomförts på SLL/trafikförvaltningens övergripande nivå.>
3. Jämställdhet och jämlikhet
<Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser. Beskriv på vilket sätt projektet har bidragit till att knyta ihop olika delar i länet till en sammanhållen region. Beskriv på vilket sätt projektet har arbetat med att; analysera könsuppdelad statistik och säkerställa jämn representation i beslutsfattande. Beskriv även om projektet har genomfört utbildningsinsatser och/eller deltagit landstingets utbildning om jämställdhet och jämlikhet. Beskriv om projektet har tillämpat sysselsättningskrav i entreprenadupphandlingar eller på något annat sätt bidragit till ekonomisk jämlikhet och jämställdhet.>
4. Barnperspektivet
<Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser. Beskriv på vilket sätt verksamheten arbetat med barns rättigheter. Beskriv till exempel om projektet har arbetat med att bemöta, kommunicera med eller gjort barn och unga delaktiga utifrån deras perspektiv och förutsättningar. Beskriv om projektet har genomfört dialog med barngrupper för bättre användbarhet, barnkonsekvensanalys eller säkerställt att krav, rekommendationer eller liknande från tidigare barnkonsekvensanalyser har integrerats i produktionen. Ett annat exempel är om barnperspektivet lyfts inför beslut och i avtal.>
5. Tillgänglighet
<Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser. Beskriv på vilket sätt projektet har arbetar med tillgänglighetsfrågor gällande personer med funktionsnedsättning. Beskriv även hur projektet arbetar med delaktighet för personer med funktionsnedsättning, t.ex. om projektet har genomfört samverkansmöten och eventuella användartester med funktionshindersorganisationer och tagit hänsyn till deras rekommendationer.>
6. Trygghet
<Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser. Beskriv på vilket sätt projektet arbetar med trygghetsfrågor. Beskriv till exempel om projektet har genomfört en trygghetsanalys, behandlat trygghet i social konsekvensbeskrivning eller säkerställt att krav, rekommendationer eller liknande från tidigare analyser har integrerats i produktionen.>
7. Folkhälsa
<Kommentera mål, genomförda aktiviteter, uppföljning och eventuella identifierade avvikelser. Beskriv om projektet bidrar till att skapa förutsättningar för en god, jämställd och jämlik folkhälsa i länet genom att skapa; bättre tillgång till nya målpunkter, bättre lokal och regional tillgänglighet, bättre tillgång till kollektivtrafik och tillgänglighet för barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning, möjligheter för vardagsmotion (kollektivtrafikresenärer går/rör på sig mer än bilåkare), samt tillgång till grönytor och rekreation. Beskriv om projektet genomfört något hälsofrämjande arbete. Berätta om särskild hänsyn tagits till riskgrupper eller andra prioriterade grupper.>

Rapportering **bör göras på programnivå. Ett program med flera projekt som har en gemensam plan för social hållbarhet kan med fördel sammanställa en gemensam rapport. Blanketten att ladda ned: Rapport avseende arbete och åtgärder inom social hållbarhet.*

7 Sociala krav i upphandling

Trafikförvaltningen **ska** ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt vid upphandlingar som minst uppgår till de tröskelvärden som gäller enligt lagen för den aktuella upphandlingen (t.ex. lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling i försörjningssektorerna). Behövlighetsbedömning **ska** genomföras enligt upphandlingsmyndighetens vägledning. Behövlighetsbedömning **ska** dokumenteras.

Råd: läs mer om arbetsrättsliga villkor, tröskelvärden och vägledning om behövlighetsbedömning på upphandlingsmyndighetens hemsida: https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/socialt-ansvarsfull-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/

Trafikförvaltningen **ska** tillämpa vid upphandling av varor och tjänster Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer som Stockholms läns landsting har antagit.

Kontraktsvillkor i enlighet med uppförandekoden är inarbetade i respektive avtals bilaga 1-4. Kraven är utformade i enlighet med Upphandlingsmyndighetens vägledning Tillämpningsstöd: Arbetsrättsliga villkor enligt ILO:s kärnkonventioner och hållbara leveranskedjor.

Detta kapitel anger de krav som ska ställas i avtal vid upphandling av entreprenörer/leverantörer inom bygg, anläggning, trafik, samt varor och tjänster.

Sociala krav i avtal **ska** följas upp åtminstone en gång per år i enlighet med den ordinarie uppföljningsplanen för respektive avtal. Genomförd uppföljning och resultat **ska** rapporteras årligen, senast den 5 december, till trafikförvaltningens sektion Hållbar utveckling som sammanställer årsbokslutet till landstinget.

7.1 Bygg- och anläggningsentreprenad

Vid upphandling av bygg- och anläggningsentreprenad i kontraktsvärde över 4mkr **ska** trafikförvaltningen ställa sociala krav enligt Bilaga 1. Bilagan är utformad för att användas som kontraktsbilaga i ett upphandlingsunderlag. Kravbilden i respektive upphandling måste anpassas till upphandlingens omfattning.

Det finns även en del formuleringar som innehåller kravområden som måste bestämmas i den aktuella upphandlingen beroende på projektets specifika egenskaper och upphandlingens omfattning (se blåmarkerad text i bilagan).

Vid upphandling av bygg- och anläggningsentreprenad **ska** möjligheten för att ställa sysselsättningskrav kartläggas. Sysselsättningskrav **bör** tillämpas vid upphandlingar med kontraktsvärde över 50 mkr och som pågår ett år eller längre. Se avsnitt 6.5.3.2 för vägledning för kartläggning av möjligheter.

Sysselsättningskraven bidrar till målet om öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region[5] i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och dess delmål. Sysselsättningskrav tillämpas på en nationell nivå sedan att Trafikverket fick uppdrag från regeringen att införa sysselsättningsskapande åtgärder för arbetslösa i sina upphandlingar (2015). Sysselsättningskrav är en vanligt förekommande åtgärd som tillämpas numera av många aktörer i branschen.

De ställda sociala kraven **ska** följas upp i enlighet med det som anges i avsnittet om rapportering och uppföljning i kravbilagan. Uppföljningens **ska** omfatta den avtalade entreprenören och dess underleverantörer som utför arbeten/levererar varor inom ramen för avtalet. Vid stickprovskontroller **ska** urval baseras på riskanalys utifrån social hållbarhets perspektiv.

Uppföljningens **ska** dokumenteras och rapporteras till sektion Hållbar utveckling som gör en årlig sammanställning till landstinget.

7.2 Trafikupphandling av allmän kollektivtrafik

Vid trafikupphandling av allmän kollektivtrafik **ska** trafikförvaltningen tillämpa krav enligt Bilaga 2. Till allmän kollektivtrafik i Stockholm räknas buss (inklusive närtrafik), spårtrafik och sjötrafik.

Bilagan är utformad att direkt kunna användas i ett förfrågningsunderlag. Det finns dock en del formuleringar som innehåller kravnivåer som måste bestämmas i den aktuella upphandlingen (se blåmarkerad text i bilagan).

[5] Mål 2: En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region, delmål 2: Förvärvsfrekvensen hos befolkningen mellan 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män och gapet mellan inrikes- och utrikesfödda ska minska.

Krav i Bilaga 2 utgår ifrån Sveriges regioner och landstings gemensamma uppförandekod för leverantörer, är branschgemensamma och är utvecklade tillsammans med strateger och upphandlare hos Västtrafik och Skånetrafiken.

Krav i kapitel 4.7 om samverkan med länets funktionshindersorganisationer **ska** följas.

Råd: Trafikförvaltningen kan med fördel ställa krav om ett certifierat arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1 eller ISO 45001 eller motsvarande). Ett certifierat arbetsmiljöarbete sparar tid vid förvaltning och uppföljning av avtal.

De ställda sociala kraven **ska** följas upp i enlighet med det som anges i avsnittet om rapportering och uppföljning i kravbilagan. Uppföljningens **ska** omfatta den avtalade entreprenören/leverantören och dess underleverantörer som utför arbeten/levererar varor inom ramen för avtalet. Vid stickprovskontroller **ska** urval baseras på riskanalys utifrån social hållbarhets perspektiv.

Råd: Sektion hållbar utveckling kan bistå med kompetens i sakfrågor vid uppföljning av sociala krav.

7.3 Trafikupphandling av särskild kollektivtrafik

Stockholms läns landsting och trafikförvaltningen ansvarar för färdtjänst och sjukresor inom den särskilda kollektivtrafiken inom länet.

Färdtjänsten är särskild kollektivtrafik för resenärer med funktionsnedsättning. Rätten till färdtjänst regleras i färdtjänstlagen. I allmänhet krävs ett läkarintyg som styrker det medicinska behovet.

Vid trafikupphandling av färdtjänst **ska** trafikförvaltningen tillämpa krav enligt Bilaga 3.

Bilagan är utformad att direkt kunna användas i ett förfrågningsunderlag. Det finns dock en del formuleringar som innehåller kravnivåer som måste bestämmas i den aktuella upphandlingen (se blåmarkerad text i bilagan).

Krav i Bilaga 3 utgår ifrån Sveriges regioner och landstings gemensamma uppförandekod för leverantörer, är branschgemensamma och är utvecklade tillsammans med strateger och upphandlare hos Västtrafik och Skånetrafiken.

Krav i kapitel 4.7 om samverkan med länets funktionshindersorganisationer **ska** följas.

Råd: Trafikförvaltningen kan med fördel ställa krav om ett certifierat arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1 eller ISO 45001 eller motsvarande). Ett certifierat arbetsmiljöarbete sparar tid vid förvaltning och uppföljning av avtal.

De ställda sociala kraven **ska** följas upp i enlighet med det som anges i avsnittet om rapportering och uppföljning i kravbilagan. Uppföljningens **ska** omfatta den avtalade entreprenören/leverantören och dess underleverantörer som utför arbeten/levererar varor inom ramen för avtalet. Vid stickprovskontroller **ska** urval baseras på riskanalys utifrån social hållbarhets perspektiv.

Råd: Sektion hållbar utveckling kan bistå med kompetens i sakfrågor vid uppföljning av sociala krav.

7.4 Upphandling av övriga varor och tjänster

Trafikförvaltningen är en stor beställare av varor och tjänster. Varor och tjänster innefattar bland annat kundtjänst, biljettkontroller, ordningsvakter, fordon, fartyg, IT-tjänster, elektronik och elektronisk utrustning mm.

Kravet i kapitel 4.7 om samverkan med länets funktionshindersorganisationer **ska** följas.

Vid upphandling av varor och tjänster **ska** trafikförvaltningen tillämpa krav enligt Bilaga 4.

Bilagan är utformad att direkt kunna användas i ett förfrågningsunderlag men ger också möjlighet att lägga till sakområdesspecifika krav (se blåmarkerad text i bilagan).

Råd: Trafikförvaltningen kan med fördel ställa krav om ett certifierat arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1 eller ISO 45001 eller motsvarande). Ett

certifierat arbetsmiljöarbete sparar tid vid förvaltning och uppföljning av avtal.

De ställda sociala kraven **ska** följas upp i enlighet med det som anges i avsnittet om rapportering och uppföljning i kravbilagan. Uppföljningens **ska** omfatta den avtalade entreprenören/leverantören och dess underleverantörer som utför arbeten/levererar varor inom ramen för avtalet. Vid stickprovskontroller **ska** urval baseras på riskanalys utifrån social hållbarhets perspektiv.

Råd: Sektion hållbar utveckling kan bistå med kompetens i sakfrågor vid uppföljning av sociala krav.

8 Kommunikation

Kravställning som berör bemötande och kundservice återfinns i de avtalsspecifika bilagorna 2-4 och i RiTill.

Kommunikation, skyltning och information **ska** vara tillgänglig för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning i enlighet med RiTill.

Information och kommunikation i olika kanaler, webb, tryckt material och liknande, som görs för barn och unga, **ska** anpassas för de olika ålderskategorierna.
Råd: Med fördel kan aktuell målgrupp tillfrågas direkt om hur trafikförvaltningen kan kommunicera/informera för att bäst nå ut och genom vilka kanaler, genom exempelvis fokusgrupper.

Information och kommunikation om trafikförvaltningens tjänster och service **ska** innefatta såväl språkligt som bildmässigt en jämn fördelning mellan könen samt spegla den mångfald samhället utgör.

Trafikförvaltningen och anlitade entreprenörer/leverantörer **ska** i bild och i språkbruk förebygga fördomar och beteenden som har sin grund i stereotypa kvinno- och mansroller.

Enligt lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk har de fem nationella minoriteterna judar, romer, samer, sverigefinnar och tornedalingar särskilda rättigheter. Stockholms läns landsting har som förvaltningsområde för finska ett utökat ansvar att erbjuda service på finska. Trafikförvaltningen **ska** följa landstingets Åtgärdsplan avseende nationella minoriteter och rätten till minoritetsspråk.

8.1 Trafikinformation

Trafikförvaltningen och upphandlade verksamheter **ska** se till att tillhandahålla och anpassa trafikinformation efter alla resenärers olika förutsättningar och skiftande behov. Rätt information på rätt plats bidrar till att resenärer känner ökad trygghet inför och under resan. Se även krav i RiTill samt Riktlinjer Trafikinformation.

8.2 Riktlinjer för reklam och evenemang

Reklam som kan uppfattas som diskriminerande, stötande eller sårande mot folkgrupp **ska** inte förekomma på reklamytor i trafikförvaltningens eller av trafikförvaltningens upphandlade kundmiljöer.

Trafikförvaltningen **bör** eftersträva att reklam i trafikförvaltningens och upphandlade verksamheters kundmiljöer inte förmedlar ett könsstereotypt budskap, skriftligt som bildligt.

Reklam **ska** inte hindra eller täcka tillgänglighetsfunktioner, försvåra orienterbarheten eller orsaka otrygghet i trafikförvaltningens eller upphandlade verksamheters kundmiljöer. Se även krav i RiTill och Riktlinjer för utformning av kundmiljöer.

Reklam som uppmuntrar till eller uppvisar skadegörelse som exempelvis klotter **ska** inte förekomma på reklamytor i trafikförvaltningens eller av trafikförvaltningens upphandlade kundmiljöer.

Tobaks- och alkoholreklam **ska** inte förekomma på reklamytor i trafikförvaltningens eller av trafikförvaltningens upphandlade kundmiljöer.

Anvisningar för reklam-och marknadsaktiviteter inom SL-trafiken är styrande för reklam och evenemang. Ursprungligt dokument daterat 2008-04-18 och fastställt av SL:s ledning har blivit kompletterat och uppdaterat under åren. Vid upphandling **ska** SL:s anvisningar biläggas med övriga krav kontraktet.

9 Referenser

9.1 Skriftliga källor

Halling, Faith-Ell och Levin, Transportplanering i förändring – en handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen, K2, 2016

SLL, Jämställdhetspolicy för Stockholms läns landsting, antagen 13 juni 2006

SLL, HBT-policy för Stockholms läns landsting 2012–2016, fastställd i landstingsfullmäktige

SLL, Folkhälsopolicy för Stockholms läns landsting (LS 1109-1185)

SLL, Handling för hälsa 2012-2014, handlingsplan för SLL:s folkhälsopolicy (LS1109-1185)

SLL, Handlingsplan för arbetet med Barnkonventionen inom Stockholms läns landsting, 2011

SLL, RUFS 2050, Regional utvecklingsplan för Stockholms län (TRN 2015-0015)

SLL, Trafiknämnden, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, 2012 (SLDok-2012-12312)

SLL, Trafikförvaltningens infrastrukturstrategi - för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, 2013 (SL-2013-00544)

SLL, Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling - för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, 2013 (SL-2013-00546

SLL, Trafikförvaltningens kundservicestrategi - för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, 2014

SLL, Trafikförvaltningens affärsstrategi - för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, 2013

SLL Trafikförvaltningens kommunikationsstrategi - för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län, 2014

SLL, Trafikförvaltningens folkhälsoplan 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer reklam och evenemang i SL-trafiken, 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan), 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer för SL:s arbete enligt FN:s konvention om barnets rättigheter (RiBarn), 2010

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer för utformning av terminaler, 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer för utformning av stationer och bytespunkter, 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer för planering av jämställd kollektivtrafik (RiPlan), PLAN-rapport 2007:7

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer varumärke, 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer Trafikinformation, 2014

SLL, Trafikförvaltningen, Riktlinjer Buller och vibrationer (RiBuller), 2014

SLL, Trafikförvaltningens Riktlinjer mot muta och annan korruption (TN 2013-0064)

SLL, Trafikförvaltningen, Underlagsrapport: Framtida inriktning Färdtjänst, Nulägesbeskrivning, 2014

SL AB, Långsiktig tillgänglighetsplan 2011-2021 (SL-2010-18252)

SL AB, Jämställdhets- och mångfaldsplan, 2012-2014

Länsstyrelsen Stockholm, Ett jämställt Stockholm - länsstrategi för jämställdhetsintegrering 2018-2020, Rapport 2017:24

SL AB, Samverkansmodell för SL:s, Waxholmsbolagets och färdtjänstavdelningens (SLL) samverkan med länets handikapp- och pensionärsorganisationer, 2011

Sveriges kommuner och landsting (SKL), Kön i trafiken – jämställdhet i kommunal transportplanering, 2013

Wimark (red.), Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet, 2017

9.2 Digitala källor

Barnkonsekvensanalys (BKA), barn och unga i fokus 1.0, [http://goteborg.se/wps/wcm/connect/0f49bd84-4aa2-4647-8e3d-162d431ea916/OPA_BKA.pdf?MOD=AJPERES], 2014-12-15

Demokrati, jämställdhet och mänskliga rättigheter, [http://www.regeringen.se/sb/d/1487], 2014-11-11

Diskrimineringslagen, [www.do.se], 2014-11-11

FN:s konvention om de mänskliga rättigheterna, [http://www.manskligarattigheter.se/], 2014-11-11

FN:s konventions om barns rättigheter, Barnkonventionen, [http://www.manskligarattigheter.se/dynamaster/file_archive/020521/a2fe55424340e999aed047eb281537d7/fn_891120.pdf], 2013-03-11

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, [http://www.regeringen.se/content/1/c6/10/19/18/516a2b36.pdf], 2015-03-03

Global Compact, [www.unglobalcompact.com], 2014-11-11

Social konsekvensanalys (SKA), människor i fokus 1.0, [http://goteborg.se/wps/wcm/connect/7a225b9b-821e-435d-80ba-f3fba09fd443/OPA_SKA.pdf?MOD=AJPERES], 2014-12-15

SLL, Uppförandekod för leverantörer, [http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Upphandling/uppforandekod-for-leverantorer.pdf], 2015-03-10

SLL, Trafikförvaltningen, Spårväg syd - Social konsekvensbeskrivning, samrådshandling, 2015 [http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Alla-projekt/Sparvag-syd/Bilagor/Social%20konsekvensbeskrivning%20Sparvag%20syd.pdf], 2018-01-18

Trafikverket, Social konsekvensbeskrivning – Tvärförbindelse Södertörn, 2016-10-14 [https://www.trafikverket.se/contentassets/64e8af9ca6f1445c8e0b60b5b4e15625/social-konsekvensbeskrivning_kap-1-2.pdf], 2018-03-01

Trafikverket, Samlad effektbedömning blir till, 2018 [https://www.trafikverket.se/contentassets/bbf4ba85f1c94209964ff2ddcfd09799/ett_beslutsunderlag_blir_till_20180110.pdf], 2018-05-29

Trivector, Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen, 2015 [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/trivector-social-konsekvensbeskrivning-i-infrastrukturplaneringen.pdf] 2018-05-29

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

BILAGA 1 Krav vid upphandling av bygg- och anläggningsentreprenad

*Utöver nedanstående krav **ska** trafikförvaltningen ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt vid upphandlingar som minst uppgår till de tröskelvärden som gäller enligt lagen för den aktuella upphandlingen (t.ex. lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling i försörjningssektorerna). Behövlighetsbedömning **ska** genomföras enligt upphandlingsmyndighetens vägledning. Behövlighetsbedömning **ska** dokumenteras.*

1. Villkor för socialt ansvarstagande

Beställaren ingår i Stockholms läns landsting, som har antagit Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Krav i denna bilaga utgår ifrån den gemensamma uppförandekoden för leverantörer.

Varor (inklusive byggvaror) och tjänster som levereras enligt detta avtal ska vara framställda och tillhandahållna under förhållanden som är förenliga med följande Villkor:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)
- ILO:s 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, och
- den arbetsrätt, inklusive regler om lönevillkor, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet
- den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- FN:s deklaration mot korruption.

2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar

Entreprenören ska bedriva ett systematiskt arbete inom socialt ansvarstagande och ha ett dokumenterat ledningssystem för att säkerställa att produktionen av varor och tjänster som levereras under avtalstiden sker under sådana förhållanden som är förenliga med Villkor som anges ovan.

Ledningssystemet ska minst innehålla dokumenterade och av företagsledningen godkända:

1. Allmänt tillgänglig policy, beslutad av högsta ledningen som innefattar ett åtagande att respektera Villkoren;
2. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan;
3. Utsedda person på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnad av Villkoren;
4. Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vill säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren;
5. Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer;
6. Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser;
7. Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren;

De åtgärder som genomförs för att uppfylla skyldigheterna i punkterna 1–7 ovan ska tillämpas löpande under hela kontraktstiden i den egna verksamheten och hos underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet, oavsett antal mellanled.

Entreprenören ska ej straffa, avskeda eller på annat sätt diskriminera arbetstagare som utför arbete enligt dessa krav och som lämnar information om efterlevnaden av krav. All dokumentation (exempelvis interna/externa utredningar, myndighetsbeslut) som styrker att detta krav efterlevs ska på trafikförvaltningens begäran överlämnas inom 5 arbetsdagar.

3. Sysselsättningskrav

Se vägledning om sysselsättningsfrämjande krav i avsnitt 6.5.3.2.

Vid upphandling av bygg- och anläggningsentreprenad ska möjligheten för att ställa sysselsättningskrav kartläggas. Sysselsättningskrav bör tillämpas vid upphandlingar med kontraktsvärde över 50 mkr och som pågår ett år eller längre. Kravnivå (antal månader) och eventuella undantag ska samrådas med och godkännande av sektion Hållbar utveckling. Nedan återfinns möjlig formulering på sysselsättningskrav.

Trafikförvaltningen har en ambition att aktivt bidra till att personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden kommer ut i arbete. Genom krav på sysselsättningsfrämjande åtgärder bidrar förvaltningen till mål 2 i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och dess delmål.

Entreprenören ska inom ramen för projektets entreprenad tillsätta praktikplatser minst motsvarande <ange antal> månaders praktik på heltid. Detta kan uppfyllas genom att entreprenören tar in <ange antal> praktikanter på <ange antal, utgå ifrån att tiden fördelas lika> månader vardera, alternativt färre praktikanter men under en längre period. Den sammanlagda praktikperioden ska vara på minst <ange antal> månader.

Varje praktikplats ska vara på minimum <ange antal> månader på heltid. Praktiken kan vara oavlönad och utgör nödvändigtvis inget anställningsförhållande med entreprenören. För varje praktikplats ska entreprenören utse en handledare.

En skriftlig redogörelse av hur entreprenören ämnar uppfylla kravet på sysselsättningsfrämjande åtgärder för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden ska bifogas anbudet. Det ska i redogörelsen framgå hur entreprenören kommer att göra detta under entreprenadtiden inklusive tillvägagångssätt, tidplan, målgrupp, samt samarbetspartner. Det är viktigt att det tydligt framgår att det är personer som står långt ifrån arbetsmarknaden som berörs av åtgärderna.

Entreprenören kan med fördel inleda ett samarbete med Arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholm Stad (AMF) eller motsvarande arbetsförmedlande funktioner eller bolag.

Beställaren har tidigare haft samarbete med AMF som kan bistå entreprenören med matchning och stöd vid rekryteringen av personer som har sämre förutsättningar på arbetsmarknaden. Rekryteringarna görs då genom AMF i samarbete med Arbetsförmedlingen i Stockholms län. Matchnings- och rekryteringsprocessen ska ske mot bakgrund av vilka kompetens- och utbildningskrav samt lämplighetskrav som gäller för entreprenörens verksamhet och aktuella befattningar. AMF kan vid behov tillhandahålla kortare utbildningsinsatser som krävs för att verka i en specifik bransch. Insatserna innehåller olika certifieringar där så krävs för att utföra arbete på ett riktigt och säkert sätt. AMF har handledarutbildningar som erbjuds entreprenören kostnadsfritt.

I samband med kontraktstidens slut ska entreprenören lämna en redovisning till Beställaren. Redovisningen ska innehålla underlag, t.ex. praktik/anställningsavtal, som visar att kontraktsvillkoret har uppfyllts. Den långsiktiga målsättningen med ställda krav är att de rekryterade personerna efter uppdraget erbjuds anställning hos entreprenören, hos dennes underentreprenörer eller hos andra företag verksamma inom samma bransch. Det finns dock inget krav på att entreprenören ska anställa personerna när uppdraget är avslutat.

4. Rapportering och uppföljning

Entreprenören ska under avtalstiden rapportera in av Beställaren efterfrågat dokumentation och belägg samt övrig data avseende socialt ansvarstagande.

Nedan återfinns en förteckning över nu gällande rapporteringsområden. Rapporteringsområden för sysselsättningskrav och särskilda arbetsrättsliga villkor ska tilläggas vid behov.

Rapporterings-område	**Beskrivning av belägg för efterlevnad av krav**	**Rapport-intervall**	**Rapporterings-format**
Policy åtagande att respektera Villkor för socialt ansvarstagande	Av entreprenörens högsta ledning fastställd och allmänt tillgänglig policy, som innehåller åtminstone Villkoren som Beställarens uppförandekod. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Kontaktperson för efterlevnad av Villkor	Kontaktuppgifter till utsedd ansvarig på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnaden av Villkoren.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar	Redovisning av sitt systematiska arbetssätt enligt krav i avsnitt 2 i bilagan om krav på ett systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar:	*Anpassas utifrån avtalets längd*	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt

	- Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vil säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren; -Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer; - Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser; - Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren uppdelat per villkor (t.ex. mötesprotokoll, revisionsrapporter, uppföljningsrapporter mm.);		och sökbart dataformat

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

BILAGA 2 Krav vid trafikupphandling av allmän kollektivtrafik

*Utöver nedanstående krav **ska** trafikförvaltningen ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt vid upphandlingar som minst uppgår till de tröskelvärden som gäller enligt lagen för den aktuella upphandlingen (t.ex. lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling i försörjningssektorerna). Behövlighetsbedömning **ska** genomföras enligt upphandlingsmyndighetens vägledning. Behövlighetsbedömning **ska** dokumenteras.*

1. Villkor för socialt ansvarstagande

Beställaren ingår i Stockholms läns landsting, som har antagit Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Kraven i denna bilaga utgår ifrån den gemensamma uppförandekoden för leverantörer.

Varor (inklusive fordon, drivmedel och batterier) och tjänster som levereras enligt detta avtal ska vara framställda och tillhandahållna under förhållanden som är förenliga med följande Villkor:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)
- ILO:s åtta kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och trakasserier, samt föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182),
- FN:s barnkonvention, artikel 32,
- det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- den arbetsrätt, inklusive regler om lönevillkor, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet
- den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- FN:s deklaration mot korruption.

2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar

Trafikutövaren ska bedriva ett systematiskt arbete inom socialt ansvarstagande och ha ett dokumenterat ledningssystem för att säkerställa att produktionen av varor och tjänster som levereras under avtalstiden sker under sådana förhållanden som är förenliga med Villkor som anges ovan.

Ledningssystemet ska minst innehålla dokumenterade och av företagsledningen godkända:

1. Allmänt tillgänglig policy, beslutad av högsta ledningen som innefattar ett åtagande att respektera Villkoren
2. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan;
3. Utsedda person på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnad av Villkoren;
4. Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vill säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren;
5. Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer;
6. Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser;
7. Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren;
8. Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget;
9. Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;

De åtgärder som genomförs för att uppfylla skyldigheterna i punkterna 1–9 ovan ska tillämpas löpande under hela kontraktstiden i den egna verksamheten och hos underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet, oavsett antal mellanled.

Trafikutövaren ska ej straffa, avskeda eller på annat sätt diskriminera arbetstagare som utför arbete enligt dessa krav och som lämnar information om efterlevnaden av krav. All dokumentation (exempelvis interna/externa utredningar, myndighetsbeslut) som styrker att detta krav efterlevs ska på trafikförvaltningens begäran överlämnas inom 5 arbetsdagar.

3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer

Trafikutövaren ska säkerhetsställa att all personal har kännedom om innebörden av FN:s barnkonvention, jämställdhet,

diskrimineringslagstiftningen samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.

Trafikutövaren ska säkerställa att all kundnära personal får en grundutbildning om korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i syfte att få fler att våga och välja åka kollektivt. Grundutbildningen ska omfatta de grundläggande principerna i FN:s barnkonvention, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, jämställdhet och diskrimineringslagstiftning på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Efter genomförd utbildning ska personalen ha fått förståelse, kunskap och verktyg för att kunna ge korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i olika situationer, samt vara medveten om hur detta påverkar resenärens upplevelse av och trygghet under hela resan.

Se även krav för utbildning om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn i RiTill.

Trafikutövaren ska ansvara för grundutbildningen och bör minst vara en halv arbetsdag. Utbildningens innehåll ska godkännas av Beställare. Grundutbildningen av kundnära personal ska vara genomförd inom ett (1) år från Driftstart och ska ske löpande för nytillkommen personal i samband med anställningens början. Grundutbildningen ska följas upp med regelbunden skriftlig information och en kortare repetitionsutbildning. Repetitionsutbildningen bör vara mellan två (2) - fyra (4) timmar och ska hållas var tredje (3) år.

Vid återkommande kundsynpunkter avseende bristande efterlevnad av kraven inom social hållbarhet har Beställaren rätt att kräva att särskilda utbildningsinsatser genomförs för trafiknära personal.

Trafikutövaren ska bidra med kunskap och delta (via samråd) i Beställarens process för att utveckla utbildningsinsatser inom social hållbarhet.

Dokumentation, som styrker att kraven enligt ovan uppfylls, ska finnas tillgänglig hos Trafikutövaren. Sådan dokumentation kan vara rutiner, förteckning över utbildningsdeltagare och övrig dokumentation. Trafikutövaren ska på Beställarens begäran överlämna dokumentationen till Beställaren inom fem (5) arbetsdagar.

4. Skolinformation

Trafikutövaren ska planera och genomföra väl förberedda möten med barn och unga i avtalsområdet. Syftet är att skapa en positiv relation mellan elever och SL och att ge barn och unga möjlighet till information om SL-trafiken. Skolinformationen ska uppgå till lägst *<ange antal>* mantimmar (effektiv informationstid) per år och fördelas jämt geografiskt över hela avtalsområdet. Trafikutövaren ansvarar för att skolinformatörerna har relevanta kunskaper och lämplighet att informera.

5. Krav på trygghetsarbete

Trafikförvaltningens riktlinjer inom trygghet är under framtagning.

*Trafikförvaltningen **ska** i trafikupphandlingar alltid ställa krav på ett systematiskt trygghetsarbete för att förebygga våld och skadegörelse, öka tryggheten i kollektivtrafiken och få fler att välja åka kollektivt.*

*Krav inom trygghet **ska** anpassas utifrån trafikslag och avtalets omfattning. Kontakta trafikförvaltningens expertis inom trygghet på sektion hållbarutveckling för framtagning av avtalsspecifika krav.*

6. Rapportering och uppföljning

Trafikutövaren ska under avtalstiden rapportera in av Beställaren efterfrågat dokumentation och belägg samt övrig data avseende socialt ansvarstagande.

Nedan återfinns en förteckning över nu gällande rapporteringsområden. Rapporteringsområden för trygghet och särskilda arbetsrättsliga villkor ska tilläggas vid behov.

Rapporterings-område	Beskrivning av belägg för efterlevnad av krav	Rapport-intervall	Rapporterings-format
Policy åtagande att respektera Villkor för socialt ansvarstagande	Av Trafikutövarens högsta ledning fastställd och allmänt tillgänglig Uppförandekod, som innehåller åtminstone Villkoren som Beställarens uppförandekod. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

Kontaktperson för efterlevnad av Villkor	Kontaktuppgifter till utsedd ansvarig på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnaden av Villkoren.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar	Redovisning av sitt systematiska arbetssätt enligt krav i avsnitt 2 i bilagan om krav på ett systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar: - Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vil säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren; -Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer; - Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser; - Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren uppdelat per villkor (t.ex. mötesprotokoll, revisionsrapporter, uppföljningsrapporter mm.); - Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget; - Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;	Årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

		genomförd uppdatering.	
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Antal personer som har genomgått utbildningen under året samt andel av antal anställda som har genomgått utbildningen. Antal personer som har genomgått repetitionsutbildningen.	Ett år från driftstart, därefter ska rapportering ske årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Skolinformation	Antal genomförda skolinformationstillfällen Besökta skolor Redovisning av information som har tagits upp och/delats ut på skolinformationstillfällen	Årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

BILAGA 3 Krav vid trafikupphandling av särskild kollektivtrafik

*Utöver nedanstående krav **ska** trafikförvaltningen ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt vid upphandlingar som minst uppgår till de tröskelvärden som gäller enligt lagen för den aktuella upphandlingen (t.ex. lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling i försörjningssektorerna). Behövlighetsbedömning **ska** genomföras enligt upphandlingsmyndighetens vägledning. Behövlighetsbedömning **ska** dokumenteras.*

1. Krav på att följa uppförandekod för leverantörer

Beställaren ingår i Stockholms läns landsting, som har antagit Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Kraven i denna bilaga utgår ifrån den gemensamma uppförandekoden för leverantörer.

Varor (inklusive fordon, drivmedel och batterier) och tjänster som levereras enligt detta avtal ska vara framställda och tillhandahållna under förhållanden som är förenliga med följande Villkor:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)
- ILO:s åtta kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och trakasserier, samt föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182),
- FN:s barnkonvention, artikel 32,
- det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- den arbetsrätt, inklusive regler om lönevillkor, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet
- den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- FN:s deklaration mot korruption.

2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar

Trafikutövaren ska bedriva ett systematiskt arbete inom socialt ansvarstagande och ha ett dokumenterat ledningssystem för att säkerställa att produktionen av varor och tjänster som levereras under avtalstiden sker under sådana förhållanden som är förenliga med Villkor som anges ovan.

Ledningssystemet ska minst innehålla dokumenterade och av företagsledningen godkända:

1. Allmänt tillgänglig policy, beslutad av högsta ledningen som innefattar ett åtagande att respektera Villkoren;
2. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan;
3. Utsedda person på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnad av Villkoren;
4. Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vill säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren;
5. Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer;
6. Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser;
7. Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren;
8. Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget;
9. Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;

De åtgärder som genomförs för att uppfylla skyldigheterna i punkterna 1–9 ovan ska tillämpas löpande under hela kontraktstiden i den egna verksamheten och hos underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet, oavsett antal mellanled.

Trafikutövaren ska ej straffa, avskeda eller på annat sätt diskriminera arbetstagare som utför arbete enligt dessa krav och som lämnar information om efterlevnaden av krav. All dokumentation (exempelvis interna/externa utredningar, myndighetsbeslut) som styrker att detta krav efterlevs ska på trafikförvaltningens begäran överlämnas inom 5 arbetsdagar.

3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer

Trafikutövaren ska säkerhetsställa att all personal har kännedom om innebörden av FN:s barnkonvention, jämställdhet,

diskrimineringslagstiftningen samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.

Trafikutövaren ska säkerställa att all kundnära personal får en grundutbildning om korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i syfte att få fler att våga och välja åka kollektivt. Grundutbildningen ska omfatta de grundläggande principerna i FN:s barnkonvention, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, jämställdhet och diskrimineringslagstiftning på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Efter genomförd utbildning ska personalen ha fått förståelse, kunskap och verktyg för att kunna ge korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i olika situationer, samt vara medveten om hur detta påverkar resenärens upplevelse av och trygghet under hela resan.

Se även krav för utbildning om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och bar i RiTill.

Trafikutövaren ska ansvara för grundutbildningen och bör minst vara en halv arbetsdag. Utbildningens innehåll ska godkännas av Beställare. Grundutbildningen av kundnära personal ska vara genomförd inom ett (1) år från Driftstart och ska ske löpande för nytillkommen personal i samband med anställningens början. Grundutbildningen ska följas upp med regelbunden skriftlig information och en kortare repetitionsutbildning. Repetitionsutbildningen bör vara mellan två (2) - fyra (4) timmar och ska hållas var tredje (3) år.

Vid återkommande kundsynpunkter avseende bristande efterlevnad av kraven inom social hållbarhet har Beställaren rätt att kräva att särskilda utbildningsinsatser genomförs för trafiknära personal.

Dokumentation, som styrker att kraven enligt ovan uppfylls, ska finnas tillgänglig hos Trafikutövaren. Sådan dokumentation kan vara rutiner, förteckning över utbildningsdeltagare och övrig dokumentation. Trafikutövaren ska på Beställarens begäran överlämna dokumentationen till Beställaren inom fem (5) arbetsdagar.

4. Rapportering och uppföljning

Trafikutövaren ska under avtalstiden rapportera in av Beställaren efterfrågat dokumentation och belägg samt övrig data avseende socialt ansvarstagande.

Nedan återfinns en förteckning över nu gällande rapporteringsområden. Rapporteringsområden för särskilda arbetsrättsliga villkor ska tilläggas vid behov.

Rapporterings-område	Beskrivning av belägg för efterlevnad av krav	Rapport-intervall	Rapporterings-format
Policy åtagande att respektera Villkor för socialt ansvarstagande	Av Trafikutövarens högsta ledning fastställd och allmänt tillgänglig Uppförandekod, som innehåller åtminstone Villkoren som Beställarens uppförandekod. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Kontaktperson för efterlevnad av Villkor	Kontaktuppgifter till utsedd ansvarig på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnaden av Villkoren.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar	Redovisning av sitt systematiska arbetssätt enligt krav i avsnitt 2 i bilagan om krav på ett systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar: - Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vil säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren; -Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer;	Årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

	- Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser; - Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren uppdelat per villkor (t.ex. mötesprotokoll, revisionsrapporter, uppföljningsrapporter mm.); - Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget; - Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;		
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Antal personer som har genomgått utbildningen under året samt andel av antal anställda som har genomgått utbildningen. Antal personer som har genomgått repetitionsutbildningen.	Ett år från driftstart, därefter ska rapportering ske årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

BILAGA 4 Krav vid upphandling av varor och tjänster

*Utöver nedanstående krav **ska** trafikförvaltningen ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt vid upphandlingar som minst uppgår till de tröskelvärden som gäller enligt lagen för den aktuella upphandlingen (t.ex. lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling i försörjningssektorerna). Behövlighetsbedömning **ska** genomföras enligt upphandlingsmyndighetens vägledning. Behövlighetsbedömning **ska** dokumenteras.*

1. Krav på att följa uppförandekod för leverantörer

Beställaren ingår i Stockholms läns landsting, som har antagit Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Kraven i denna bilaga utgår ifrån den gemensamma uppförandekoden för leverantörer.

Varor (inklusive fordon, drivmedel och batterier) och tjänster som levereras enligt detta avtal ska vara framställda och tillhandahållna under förhållanden som är förenliga med följande Villkor:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)
- ILO:s åtta kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och trakasserier, samt föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182),
- FN:s barnkonvention, artikel 32,
- det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- den arbetsrätt, inklusive regler om lönevillkor, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet
- den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet, och
- FN:s deklaration mot korruption.

2. Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar

Entreprenören/leverantören ska bedriva ett systematiskt arbete inom socialt ansvarstagande och ha ett dokumenterat ledningssystem för att säkerställa att produktionen av varor och tjänster som levereras under avtalstiden sker under sådana förhållanden som är förenliga med Villkor som anges ovan.

Ledningssystemet ska minst innehålla dokumenterade och av företagsledningen godkända:

1. Allmänt tillgänglig policy, beslutad av högsta ledningen som innefattar ett åtagande att respektera Villkoren
2. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan;
3. Utsedda person på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnad av Villkoren;
4. Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vil säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren;
5. Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer;
6. Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser;
7. Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren;
8. Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget;
9. Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;

De åtgärder som genomförs för att uppfylla skyldigheterna i punkterna 1–9 ovan ska tillämpas löpande under hela kontraktstiden i den egna verksamheten och hos underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet, oavsett antal mellanled.

Entreprenören/leverantören ska ej straffa, avskeda eller på annat sätt diskriminera arbetstagare som utför arbete enligt dessa krav och som lämnar information om efterlevnaden av krav. All dokumentation (exempelvis interna/externa utredningar, myndighetsbeslut) som styrker att detta krav efterlevs ska på trafikförvaltningens begäran överlämnas inom 5 arbetsdagar.

3. Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer

*I upphandlingar som omfattar kundnära tjänster och kundnära personal **ska** Trafikförvaltningen alltid ställa krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer. Kravnivå och eventuella undantag **ska** samrådas med och godkännande av sektion Hållbar utveckling.*

Entreprenören/leverantören ska säkerhetsställa att all personal har kännedom om innebörden av FN:s barnkonvention, jämställdhet, diskrimineringslagstiftningen samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.

Entreprenören/leverantören ska säkerställa att all kundnära personal får en grundutbildning om korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i syfte att få fler att våga och välja åka kollektivt. Grundutbildningen ska omfatta de grundläggande principerna i FN:s barnkonvention, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, jämställdhet och diskrimineringslagstiftning på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Efter genomförd utbildning ska personalen ha fått förståelse, kunskap och verktyg för att kunna ge korrekt och trevligt bemötande på lika villkor för alla i olika situationer, samt vara medveten om hur detta påverkar resenärens upplevelse av och trygghet under hela resan.

Se även krav för utbildning om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och bar i RiTill.

Entreprenören/leverantören ska ansvara för grundutbildningen. Utbildningens längd *bör minst vara en halv arbetsdag eller anpassad utifrån avtalet.* Utbildningens innehåll ska godkännas av Beställare. Grundutbildningen av kundnära personal ska vara genomförd inom ett (1) år från Driftstart och ska ske löpande för nytillkommen personal i samband med anställningens början. Grundutbildningen ska följas upp med regelbunden skriftlig information och en kortare repetitionsutbildning. Repetitionsutbildningen bör vara mellan två (2) - fyra (4) timmar och ska hållas var tredje (3) år.

4. Övriga sociala krav

Beroende på upphandlingens syfte, omfång och karaktär kan här sociala krav läggas till i samarbete med sektion Hållbar utveckling.

5. Rapportering och uppföljning

Entreprenören/leverantören ska under avtalstiden rapportera in av Beställaren efterfrågat dokumentation och belägg samt övrig data avseende socialt ansvarstagande.

Nedan återfinns en förteckning över nu gällande rapporteringsområden. Rapporteringsområden för särskilda arbetsrättsliga villkor och övriga sociala krav ska tilläggas vid behov.

Rapporterings-område	**Beskrivning av belägg för efterlevnad av krav**	**Rapport-intervall**	**Rapporterings-format**
Policy åtagande att respektera Villkor för socialt ansvarstagande	Av entreprenörens/ leverantörens högsta ledning fastställd och allmänt tillgänglig Uppförandekod, som innehåller åtminstone Villkoren som Beställarens uppförandekod. Rutiner för att vidareförmedla åtagandet att respektera Villkoren i den egna verksamheten och i leveranskedjan.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Kontaktperson för efterlevnad av Villkor	Kontaktuppgifter till utsedd ansvarig på ledningsnivå som ansvarar för efterlevnaden av Villkoren.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar	Redovisning av sitt systematiska arbetssätt enligt krav i avsnitt 2 i bilagan om krav på ett systematiskt arbetssätt inom socialt ansvar: - Rutiner för att regelbundet genomföra riskanalyser som även ska inkludera underentreprenörer/leverantörer, det vil säga identifiera och prioritera aktuella och potentiella risker för avvikelser från Villkoren; -Rutiner för regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren i sin verksamhet och hos sina underleverantörer; - Rutiner för att omedelbart vidta åtgärder för att förhindra och begränsa avvikelser från Villkoren, samt för att vidta rättelse vid identifierade avvikelser;	Årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

	- Tidplan för och dokumentation av genomförd regelbunden uppföljning av efterlevnad av Villkoren uppdelat per villkor (t.ex. mötesprotokoll, revisionsrapporter, uppföljningsrapporter mm.); - Mätbara och tidsatta mål inom socialt ansvarstagande inom ramen för uppdraget; - Handlingsplan för att nå mål samt uppföljning av mål, inklusive ansvarsfördelning;		
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten.	Vid driftstart, därefter ska rapportering ske löpande efter genomförd uppdatering.	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat
Krav på kunskap och utbildning för gott bemötande gentemot resenärer	Utbildningsmaterial som styrker att innehållskravet är uppfyllt på ett sätt som är både relevant och applicerbart för kundnära personal i tjänsten. Antal personer som har genomgått utbildningen under året samt andel av antal anställda som har genomgått utbildningen. Antal personer som har genomgått repetitionsutbildningen.	Ett år från driftstart, därefter ska rapportering ske årligen	MS Word, eller annat lämpligt likvärdigt allmänt tillgängligt och sökbart dataformat

RIKTLINJE

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

BILAGA 5 Stöd i trafikförvaltningens studier och genomförandeprojekt

Formulär för SMART-målformulering

Mål kring *<ange ämnesområde>*

Specificering
Målformulering

Ambitionsnivå

Mätbart
Hur mäts det?

Accepterat
Hur kommer det här målet att tas emot? Ekonomiska effekter?

Realistiskt
Beskriv på vilket sätt målet anses realistiskt.

Tidsatt - Är målet tidsatt?
JA:___ NEJ:___

Exempel på källor och sociala risker

Exempel på källor för kartläggning av risker i olika länder kopplade till villkoren i uppförandekoden:

- Utrikesdepartementet, Rapporter om land för land rapportering gällande mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer i världen: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/demokrati-och-manskliga-rattigheter/rapporter-om-manskliga-rattigheter-i-varlden/det-har-ar-uds-rapporter-om-manskliga-rattigheter-demokrati-och-rattsstatens-principer/
- MVO Nederlands CSR Risk Check, fyll i vilket land och vilken produkt som du vill undersöka och se vilka risker som finns: https://www.mvorisicochecker.nl/en/risk-check
- Exempel på landrisker och källor uppdelat per krav i uppförandekod för leverantörer: Landrisker och källor (Excel dokument)
- Exempel på risker med koppling till uppförandekod för leverantörer per produktgrupp: https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/socialt-ansvarsfull-upphandling/arbetstagares-rattigheter/Socialt-ansvar-i-leverantorskedjan/
- Risker vid transport av varor i leverantörskedjan: Rapport om väsentliga risker i globala logistik- och transportkedjor och bilagor, 2018, Nationella Kansliet Hållbar Upphandling

Nedan återfinns en icke uttömmande förteckning över förekommande risker kopplade till social hållbarhet i bygg- och anläggningsprojekt:

1. Brister i arbetsmiljö på byggarbetsplats
    a. Arbetare skadas eller förolyckas inom projektets arbete
    b. Arbetare diskrimineras inom projektets arbete
2. Brister i arbetsmiljö i leverantörskedjan.
    a. Risk att entreprenören/leverantören bryter mot grundläggande mänskliga rättigheter och principer inom arbetsrätt eller andra villkor i uppförandekoden.
3. Negativ omgivningspåverkan
    a. Osäkra och otrygga skolvägar
    b. Störningar från buller, stomljud och vibrationer i samband med bygg-etableringar och transporter
    c. Störning för framkomlighet
    d. Försämrad orienterbarhet
    e. Försämrad tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

f. Oro för utsläpp från transporter, fordon och arbetsmaskiner

4. Bristande och felaktig kommunikation
   a. Berörda intressenter upplever inte att de har tillräckligt med information om projektet
   b. Berörda intressenter upplever inte att deras synpunkter tas på allvar
   c. Berörda aktörer och medborgare har ingen förståelse för trafikförvaltningen som samhällsbyggare eller vad och varför projektet sker, vilket leder till minskat tillit och förtroende för trafikförvaltningen och landstinget.

Exempel på variabler som kan studeras i en SKB analys av nuläge

Nedan följer en icke uttömmande förteckning över sociala variabler som kan studeras i en SKB. Variablerna kommer från rapporten Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar (Wimark 2017).

Tabell 2. Komponenter i mått på socialt utfall.

Mått	Variabler	
Socialt utanförskap*	Inkomst	Sysselsättning
	Hälsa	Brott/samhällsordning/
	Bostadsförhållanden	trygghetskänsla
	Utbildning/färdigheter	Fysisk miljö
	Politiskt engagemang	Åtkomst till tjänster
	Deltagande i aktiviteter (t.ex.	Socialt stöd
	valdeltagande)	Känslor av utanförskap
Socialt kapital	Kontakt	
	Tillit	
	Ömsesidighet	
Andra sociala	Nivå av arbetskraftsdeltagande	
faktorer	Nyttjande av socialförsäkringssystem	

*Läs mer om de särskilt utsatta områdena i Polisens rapport (2017) Utsatta områden.

Tabell 3. Komponenter i mått på sociala determinanter.

Mått	Variabler	
Demografiska	Ålder	Funktionsnedsättning
	Kön	Civilstånd
	Etnicitet	Ensamstående förälder
	Immigrationsstatus	Antal barn
	Utbildning	
Ekonomiska	Inkomst (hushåll/individ)	Äganderätt till bostad
	Sysselsättning/näring	Bilinnehav
	Fattigdomsnivå	
Geografiska	Tillgång till olika transportslag (även	Befolkningstäthet
	ekonomisk)	Koncentration av jobb/annan
	Bostadsläge/typ	verksamhet
	Markanvändning	

Tabell 4. Åtkomst till kollektivtrafik och relaterade mått.

Mått	**Variabler**
Aktivitetsåtkomst	Destinationer av intresse/aktiviteters lägen Koncentrationen av intressanta aktiviteter Arbetsutbud (antalet jobb) och efterfrågan (antalet förvärvsarbetande) Tillgång på andra aktiviteter (antal aktiviteter) Markanvändning/hinder för att gå till fots Potential för social interaktion (tillgänglig tid för att delta i gemensamma aktiviteter, med hänsyn till pendlingsflöden)
Transportåtkomst	Avstånd till närmaste hållplats för kollektivtrafik Åtkomst för hållplatser för kollektivtrafik inom tröskelavstånd (buffertzon för nåbarhet till fots) Rutter för kollektivtrafik Tillgängliga/använda transportsätt i kollektivtrafik Fordonskapacitet i kollektivtrafik Antalet alternativa rutter/transportsätt med kollektivtrafik för en viss resa Trafikvikter
Tidsmässig åtkomst	Tidtabell (turtäthet och avgångstider) Avgångs/pendlings/ankomsttider Restid (gångtid, väntetid, åktid, bytestid, etc.) Restidströskel Nödvändiga tider för att komma åt vissa aktiviteter Efterfrågan på resor – fördelning över dygnet
Individuell åtkomst	Bostadens läge Bofast befolkning Total landareal Andel hushåll med bil Andel hushåll med åtkomst till hållplatser för kollektivtrafik inom tröskelavstånd (gångåtkomstbuffert)
Andra mått	Mobilitet – (genomsnitt) antal resor eller resta kilometrar per dag (per person eller per transportslag) Transportolägenheter – trafiktid, reskrav och verklighet, fysisk åtkomlighet till transport (t.ex. funktionshinder, rädsla), reseberoende

BILAGA 6 Sociala aspekter och mål att beakta i studier

Nedan följer en tabell som sammanfattar och exemplifierar de beslutade mål inom social hållbarhet som ska ingå i en SKB. Preciseringen av målen är icke-uttömmande och kan vid behov anpassas efter studiens fokus och omfattning.

Tabell 5. De viktigaste sociala aspekterna samt mål enligt de styrande dokumenten.

Sociala aspekter	Mål samt vägledning för precisering av mål i en studie/ ett projekt
Jämställdhet och jämlikhet	**Övergripande mål:** Ökad jämställdhet och jämlikhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar.
	Stöd för precisering av målet: Nationella jämställhetspolitiskamålen 1. En jämn fördelning av makt och inflytande - jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i planeringen. Trafikförvaltningen kan bidra bland annat genom att sträva efter jämn fördelning av kvinnor och män i arbetsgrupper, styrgrupper, samt i dialogen med intressenter. 2. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut – trafikförvaltningen kan bidra genom att se till att kollektivtrafiksystemet bidrar till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för kvinnor och män. 3. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor – kollektivtrafiksystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete. Trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att ett vardagslivsperspektiv i planeringsprocessen, kartlägga effekter och konsekvenser på antalet byten för kopplingsresor för påverkade grupper, samt säkerställa att eventuella nyttan av minskade antal byten eller restidsvinster fördelas rättvist. 4. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet - risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas. Trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att trygghetskrav för utformning av kundmiljöer följs samt genom att ta hänsyn till barnperspektivet och tillgänglighetskrav för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. 5. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling – trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att kollektivtrafiksystemet bidrar till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män flickor och pojkar. 6. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor – trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att

	kollektivtrafiksystemet bidrar till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män flickor och pojkar. Mål i RUFS2050 • Jämlik och förbättrad folkhälsa, se preciseringar nedan under rubriken folkhälsa. • Andelen som känner tillit till sina grannar ska öka samt otrygghetens påverkan på livskvaliteten ska minska – tilliten ökar när människor möts. Trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att kollektivtrafiksystemet sammankopplar grannskap och områden med socioekonomiska skillnader för att ge människor möjlighet att mötas och möjligheter till upplevelser och kunskap om andra områden och människor. Se även preciseringar under rubriken trygghet. Även mål från Agenda 2030 kan vara relevanta för ytterligare precisering av detta mål i studien/projektet.
Barnperspektivet	**Övergripande mål:** Alla verksamheter som är finansierade av Stockholms läns landsting ska arbeta med att stärka barnets rättigheter.
	Stöd för precisering av målet: • Barnperspektivet ska finnas med i planeringsprocessen - trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att barns och ungas synpunkter och önskemål inhämtas och prioriteras. Barn och unga kommer inte till tals och finns inte representerade i processen om de inte blir tillfrågade. • Kollektivtrafiken ska uppfattas trygg och säker för barn - trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att kundmiljöerna ska fungera och vara anpassade för barn: barn som har fyllt 6 år får resa ensamma med SL-trafiken och barn i barnvagn får alltid tas med i den allmänna kollektivtrafiken. Även mål från Agenda 2030 kan vara relevanta för ytterligare precisering av detta mål i studien/projektet.
Folkhälsa	**Övergripande mål:** en god jämlik och jämställd hälsa för alla genom aktivt hälsofrämjande arbete.
	Stöd för precisering av målet: Följande tre delmål ur Folkhälsopolicyn ska tillämpas i planeringsprocessen och i utformning av åtgärder och lösningar för att bidra till landstingets mål inom folkhälsa. 1. Det finns stöd, verktyg och förutsättningar för att välja hälsosamma levnadsvanor – trafikförvaltningen kan bidra genom att exempelvis minskat behov av privatbilism, skapa bättre tillgänglighet till motionsområden och fritidsanläggningar. 2. En god, jämlik och jämställd hälsa där de med sämst hälsa prioriteras – nyttan med kollektivtrafiksatsningar ska fördelas rättvist mellan olika grupper, de med sämst hälsa ska prioriteras. Trafikförvaltningen kan bidra genom att säkerställa att skillnaderna inom det aktuella området för studien kartläggs och att åtgärder för förbättrade livsvillkor utifrån vardagsresor prioriteras för de med sämst hälsa. 3. En arbetslinje som präglas av hälsofrämjande arbetsmiljöer och insatser som leder till att människors resurser tillvaratas – det är många som arbetar i kollektivtrafiken, god arbetsmiljö ska vara en självklarhet.

	Mål i RUFS2050 och TFP • Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luftkvalitet ska inte öka • Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor • Minskade utsläpp • Antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska Även mål från Agenda 2030 kan vara relevanta för ytterligare precisering av detta mål i studien/projektet.
Integration	**Övergripande mål:** Inkluderande region, ett sammanhållet kollektivtrafiksystem stödjer integrationen genom att knyta ihop olika delar av länet.
	Stöd för precisering av målet: Mål i RUFS2050 och TFP • Skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och medellivslängden ska öka för samtliga - trafikförvaltningen kan bidra genom att kartlägga och dokumentera de olika förutsättningar, erfarenheter och skillnaderna inom tillgänglighet till centrum och skola, utbildning, service och/eller andra mötesplatser/forum som bidrar till varaktiga relationer mellan människor på lika villkor genom dialog med de som bor och vistas inom det aktuella området för studien. Åtgärder för förbättrade livsvillkor utifrån vardagsresor och tillgång till skola, utbildning, service och/eller andra mötesplatser/forum som bidrar till varaktiga relationer mellan människor på lika villkor ska prioriteras. Vidare bör exempelvis de med sämst hälsa prioriteras. Åtgärder som krävs för att stärka det sociala kapitalet kan vara helt olika beroende på projekt och det finns inte en lösning som passar för alla studier/projekt. • Förvärvsfrekvensen hos befolkningen mellan 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män och gapet mellan inrikes- och utrikesfödda ska minska - trafikförvaltningen kan bidra genom att tidigt i studier och projekt identifiera möjligheter för att ställa sysselsättningskrav i efterföljande upphandlingar samt uppskatta, vilka resurser det ska avsättas i budget för detta. • Bebyggelsetillskottet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet • Restidkvot mellan stadskärnor på samma regionhalva Många utav målen i denna tabell hänger ihop och ett bidrag till många utav de andra målen är också ett bidrag till målet om inkluderande region. Även mål från Agenda 2030 kan vara relevanta för ytterligare precisering av detta mål i studien/projektet.
Tillgängligt för barn, äldre och personer med funktions-nedsättning	**Övergripande mål:** hela resan är fullt tillgänglig. Barn från 6 års ålder ska kunna använda kollektivtrafiksystemet på egen hand.
	Stöd för precisering av målet: Se RiTill för de specifika kraven inom tillgänglighet.
Tryggt	**Övergripande mål:** kollektivtrafiken samt vägen till och från upplevs trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet.
	Stöd för precisering av målet:

	• Genom att fokusera på trygghet för resenärsgrupper som i större utsträckning upplever otrygghet kan trafikförvaltningen öka tryggheten för alla: barn, kvinnor, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. • Genom att beakta de trygghetsskapande åtgärderna i en områdesplanering i samverkan med kommuner och fastighetsägare kan trafikförvaltningen säkerställa goda förutsättningar för en trygghet även till och från kollektivtrafiken: gestaltning, mix av funktioner, mix av människor, tydlighet, belysning, skalskydd, mm. Läs mer i kapitel 3. Se Riktlinjer Utformning av stationer och bytespunkter för de specifika kraven inom trygghet i resenärsmiljö.
Efterlevnad av uppförandekoden	**Övergripande mål:** alla varor och tjänster som köps in är producerade under hållbara och ansvarsfulla förhållanden
	Stöd för precisering av målet: Genom att identifiera och beskriva de övergripande sociala riskerna som kan förekomma i leverantörskedjan vid leverans av varor, material eller tjänster inom ramar för investeringen kan trafikförvaltningens studier ge förutsättningar för ett systematiskt arbetssätt med kravställning och uppföljning i genomförandeskede. Se kapitel 7 för de specifika kraven gällande landstingets uppförandekod. Även mål från Agenda 2030 kan vara relevanta för ytterligare precisering av detta mål i studien/projektet.

BILAGA 7 Vägledning för precisering av sociala aspekter i en studie eller projekt

Nedan följer två matriser som kan tillämpas som vägledning och checklista för att identifiera och precisera innebörden av sociala aspekter i en studie, projekt och/eller SKB-process.

Matriserna är icke-uttömmande och innehåller exempel på hjälpfrågor för att precisera innebörden av sociala aspekter i en studie uppdelade per geografisk nivå respektive typ av studie och/eller projekt.

Fastställt datum

Ärende/Dok. id.
1568939
Revisionsnummer
5
Infosäkerhetsklass
Säkerhetsklass

RIKTLINJE

Fastställt datum
2016-12-21

Ärende/Dok. id.
1568939SL-S-476710SL-S-476710
Revisionsnummer
5AK43
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Tabell 6. Icke-uttömmande sammanställning av hjälpfrågor kopplade till de beslutade sociala målområdena uppdelade per geografisk nivå.

Olika nivåer att tillämpa målen på➔ **Målområde enligt styrande dokument ⬇**	**Sociala värden på regional nivå**	**Kommunal nivå**	**Nivå station, hållplats, bytespunkt, brygga**	**Byggarbetsplatsnivå**
	Precisering av målen – hjälpfrågor och indikatorer att beakta i studien			
Jämlikhet och jämställdhet	- Vilka målpunkter har kvinnor respektive män som färdas längs den sträcka som ingår i utredningen? - Hur ser ut förvärvsfrekvensen och utbildningsnivån ut för kvinnor respektive män i området som påverkas av åtgärden jämfört med hela regionen? - Påverkan (tid) på arbetspendling? (långarestider försvårar heltidsjobb) - På vilket sätt bidrar projektet till ett förenklat vardagsliv genom ökad tillgänglighet till arbete och utbildning, service och rekreation för både kvinnor och män? - För vilka grupper kan vardagslivet gynnas genom en attraktivare resa eller ökat utbud genom bättre tillgänglighet?	- Vilka sociala värden kan skapas genom projektet (utifrån lokalisering, utformning och kringliggande/mix av funktioner)? - Tar lokala mobilitetslösningar (t.ex. bilpool, cykel) hänsyn till stora variationer i körkortsinnehav och cykelkunskap?	- Är stationen/hållplatsen nära och lätt att hitta till/från anslutande bytespunkter eller målpunkter?	- Har åtgärder vidtagits för att främja trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet under byggtid? - Ställs sociala krav i hela leverantörskedjan för att främja trygga och rättvisa arbetsförhållanden?

	- Är det några grupper som missgynnas av projektet – hur? - Hur kan förkortade restider för pendling främjas?			
Barnperspektivet	- Vilka målpunkter har barn och unga som färdas längs den sträcka som ingår i utredningen?	- Vilka sociala värden för barn och unga kan skapas genom projektet (utifrån lokalisering, utformning och kringliggande/mix av funktioner)?	- Hur kan stationsmiljön utformas för att bidra till ett förenklat vardagsliv för olika gruppers behov, exempelvis barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, personer med barnvagn eller rollator?	- Påverkas barns skolvägar under byggtid?
Folkhälsa	-Vilken påverkan har projektet på människors hälsa (buller, partiklar, skaderisker mm)? - Vilka grupper påverkas av negativa hälsoeffekter?	- Hur påverkas tillgänglighet och trygga stråk till målpunkter för barn, t.ex. skolor, fritidssysselsättning och parker? - Hur kan cykelparkering i kollektivtrafiknära läge lösas?	- Vilka aspekter inom resenärsmiljön (station, hållplats mm) kan ha påverkan på människors hälsa (buller, partiklar, skaderisker mm)?	- Vilka potentiella störningar innebär byggtiden för boende och verksamma i projektets närhet – hur kan de minimeras och/eller kommuniceras?
Integration	- Bidrar projektet till ökade eller minskade barriäreffekter? - Vilka grupper påverkas av barriärer? - Bidrar projektet till en mer sammanhållen region genom sammankoppling av områden med olika socioekonomisk status?	- Hur knyter planområdet an till befintliga stråk och målpunkter? - Skapas lokala barriärer i området, hur kan de minimeras?	- Planeras för konstutsmyckning som anknyter till den lokala platsen? - Möjliggör stationsmiljön att olika grupper av människor möts? - Finns barriärer i närheten av station, hållplats, bytespunkt eller brygga?	- Finns det möjlighet att genomföra aktiviteter/lokal konst på byggplank som kan fungera stärkande för sammanhållningen och identiteten redan under byggtid? - Utgör byggarbetsplats eller etableringsområden barriärer under byggtiden, hur kan de minskas?

Tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	- Bidrar projektet till att erbjuda en tillgänglig kollektivtrafik som ger förutsättningar för en jämlik tillgång till utbildnings- och arbetstillfällen (kvinno-/mansdominerade arbetsplatser, universitet, grundskola och gymnasieskola? - Bidrar projektet till att erbjuda en tillgänglig kollektivtrafik till fritidsaktiviteter för barn och unga? - Bidrar projektet till ökad andel tillgängliga linjer och bytespunkter utifrån olika resenärsgruppers möjlighet att vistas och orientera sig i kollektivtrafiken?	- Har tillgänglighetssakkunnig bedömt att resvägen till och från kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning? (detta utförs inte av trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis)	- Är stationen tillgänglig för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och för barnvagnar? - Har entréer och funktioner tillgänglighetsanpassats? - Hur kan hinder vid på- och avstigning undvikas? - Hur kan orienterbarhet och information tillgodoses för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning samt för personer som inte förstår svenska?	- Hur kan tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning stödjas under byggskede? - Planeras avstängningar av hissar, rulltrappor, entréer, uppgångar eller trafiken? - Vilka kompenserande åtgärder krävs för att upprätthålla god tillgänglighet?
Tryggt	- Bidrar projektet till en ökad trygghet i kollektivtrafiken? - På vilket sätt, och för vilka grupper? - Bidrar projektet till ökad trygghet på väg till/från kollektivtrafiken?	- Finns det platser i närhet till kollektivtrafiken som kan upplevas otrygga (t.ex. på grund av dålig belysning, siktlinjer eller skalskydd)? - På vilket sätt kan det påverka resenärer? - Vilka grupper påverkas? - Hur säkerställs trygga stråk till och från kollektivtrafiken?	- Riskerar utformningen av stationen, hållplatsen, bytespunkten eller bryggan att resultera i platser som kan upplevas otrygga? - Planeras trygghetsfrämjande åtgärder såsom god belysning, information, goda siktlinjer, integrerade skalskydd etc.? - Är ytorna lätta att förvalta, t.ex. hålla hela och rena?	- Hur säkerställs trygghet kring exploateringsytor (ex. hänsyn till prång, belysning, orienterbarhet, överblickbarhet)? - Hur säkerställs säkra skolvägar under byggtid? - Hur säkerställs trygghet och säkerhet för personal på byggarbetsplatsen?

			- Planeras för funktioner som kan bidra till trygghet och människor i rörelse under flera tider på dygnet (samtidigt som ordningsstörningar undviks)? - Hur kan station, hållplats, bytespunkt eller brygga utformas för att minimera antalet skadade eller omkomna i kollektivtrafiken?	
Intressentanalys, samverkan och samråd	- Berör projektet barns livsmiljö såsom t.ex. säkra skolvägar eller lekplatser? Har barnens perspektiv och kunskap inkluderats i underlag till beslut genom t.ex. barnkonsekvensanalys (BKA) eller fördjupade dialoger? - Säkerställs och dokumenteras det att både kvinnor, män, barn, äldre, resenärer med funktionsnedsättning och invånare med olika bakgrund kommer till tals i planeringsprocessen? Har samrådsaktiviteter planerats och anpassats för att nå olika grupper? Har länets funktionshindersorganisationer involverats i projektet? - Finns intressekonflikter mellan olika målgrupper? Säkerställs att både kvinnor och män är representerade i beslutsprocessen? - Har diskussioner förts med kommun angående behov att sätta in kollektivtrafik tidigt i nyetablerade områden? Vilka intressenter/aktörer behöver involveras för att främja socialt värdeskapande (exempelvis gällande funktioner, öppettider)?			

Tabell 7. Hjälpfrågor kopplade till de beslutade sociala målen uppdelade per typ av studie.

Olika typer av studier ➔ **Mål att beakta i SKB⬇**	**Inköp och upprustning av fordon och fartyg**	**Reinvesterings-/upprustningsprojekt gällande anläggning och fastighet**	**Trafikupphandlings-projekt**	**Upphandling av kundnära tjänster**
	Precisering av målen – hjälpfrågor och indikatorer att beakta i studie			
Planering och genomförande av åtgärder utifrån jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv (Trafikförsörjnings-program 2017)	- Finns utrymme för hjälpmedel såsom rullstol, barnvagn och rollator samt tillhörigheter såsom väskor eller matkassar? - På vilka sätt kan vardagslivet underlättas genom fordonets/fartygets funktion eller form?	- Vilka störningar innebär reinvesteringen/upprustningen för boende och verksamma i objektets närhet? - Om ersättningstrafik planeras – motsvarar den ursprunglig kapacitet? - Vilka positiva sociala effekter innebär upprustningen och vilka får ta del av det? - Hur säkerställs en god arbetsmiljö för anställda inom kollektivtrafiken?	- Matchar byten med andra trafikslag? - Finns krav på att kapaciteten anpassas utifrån antalet resenärer på linjen (särskilt relevant vid exploaterings-områden)?	- Vilka grupper/intressenter gynnas av den kundnära tjänsten? - Vilka krav bör ställas på tjänsten för att främja ett enklare vardagsliv för människor i olika livssituation?
Folkhälsa	- Är arbetsmiljön i och runtomkring fordonet/fartyget (.t.ex. städ och underhåll) utformat utifrån en utgångspunkt för hälsofrämjande arbetsmiljö. - Ställs sociala krav i hela leverantörskedjan för att främja trygga och rättvisa arbetsförhållanden?	- Är arbetsmiljön utformat utifrån en utgångspunkt för hälsofrämjande arbetsmiljö. - Ställs sociala krav i hela leverantörskedjan för att främja trygga och rättvisa arbetsförhållanden?	- Är arbetspassen och miljön utformat utifrån en utgångspunkt för hälsofrämjande arbetsmiljö. - Ställs sociala krav i hela leverantörskedjan för att främja trygga och rättvisa arbetsförhållanden?	- Är arbetspassen och miljön utformat utifrån en utgångspunkt för hälsofrämjande arbetsmiljö. - Ställs sociala krav i hela leverantörskedjan för att främja trygga och rättvisa arbetsförhållanden?

Barn	- Är fordonet/fartyget anpassat för personer med olika behov såsom barn, äldre, personer med funktionsnedsättning? Se även stödfrågor inom området tillgänglighet nedan.	- Vilka störningar innebär reinvesteringen/upprustningen för förskolor och skolor i objektets närhet? Se även stödfrågor inom området tillgänglighet nedan.	- Finns krav på att kundnära personal får tillräcklig utbildning för att kunna bemöta t.ex. för barn, personer som reser med barnvagnar eller rollator? Se även stödfrågor inom området tillgänglighet nedan. - Finns krav och behov av skolinformatörer definierade och specificerade?	- Finns krav på att kundnära personal får tillräcklig utbildning för att kunna bemöta t.ex. för barn, personer som reser med barnvagnar eller rollator? Se även stödfrågor inom området tillgänglighet nedan.
Tillgängligt, dvs. för barn, äldre och personer med funktions-nedsättning (Trafikförsörjnings-program 2017)	- Är resurs med erfarenhet av tillgänglighet involverad? - Har krav i RiTill beaktats och dokumenterats? - Har samråd skett från start med trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis? - Är fordonet/fartyget lätt att stiga på och av för personer med funktionsnedsättning? - Finns prioriterade platser och utrymmen i fordonet/fartyget för personer med funktionsnedsättning? - Finns det möjlighet för stående trafikanter att hålla i sig (är höjden anpassad för personer i olika längd)?	- Hur påverkas tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning av förändringen? - Hur planeras tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid och runtomkring exploateringsytor (prång, belysning, orienterbarhet, snubbelrisk, vertikala förflyttningar)? - Planeras avstängningar av hissar, rulltrappor, entréer, uppgångar eller trafiken? - Vilka kompenserande åtgärder krävs för att upprätthålla god tillgänglighet?	- Finns krav på utbildning för kundnära personal avseende hjälp av barn, äldre och personer med funktionsnedsättning enligt RiTill? - Finns tillgänglighetskrav vid ersättningstrafik, vid ny/ombyggnad av fastigheter och anläggningar, samt vid nyupphandling och/eller livstids-uppgradering av fordon? - Har samråd skett från start med trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis?	- Finns krav på utbildning för kundnära personal avseende hjälp av barn, äldre och personer med funktions-nedsättning? - Är tjänsten användbar för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning enligt tillgänglighetsindikator i TFP? - Har tester med målgruppen genomförts? Har samråd skett från start med tillgänglighets-expertis

		- Har samråd skett från start med trafik-förvaltningens tillgänglighetsexpertis?		
Tryggt (Trafikförsörjnings-program 2017)	- Är resurs inom trygghet involverad? - Är fordonet/fartyget utformat för överblickbarhet och god sikt för resenärer samt för trygghetskameror? - Planeras för god belysning samt lättillgänglig information? - Är fordonet/fartyget lätt att hålla helt och rent? - Hur kan klotter förebyggas och enkelt saneras? - Hur kan fordon eller fartyg utformas för att minimera antalet skadade eller omkomna i kollektivtrafiken?	- Hur säkerställs trygghet kring exploateringsytor (hantering av ex. prång, belysning, orienterbarhet och överblickbarhet)? - Hur säkerställs säkra skolvägar under byggtid? - Är skalskydd utformade för att minimera otrygga miljöer?	- Finns krav på utbildning för kundnära personal inom trygghetsfrågor? - Finns krav på förebyggande arbete för ökad trygghet? - Finns andra krav på trafikentreprenörens arbete med trygghet? - Hur tillgodoses trygghet för kundnära personal?	- Finns krav på utbildning för kundnära personal inom trygghet och säkerhetsfrågor? - Tillgodoses trygghet för kundnära personal?
Intressentanalys, samverkan och samråd	- Berör projektet barns livsmiljö såsom t.ex. säkra skolvägar eller lekplatser? Har barnens perspektiv och kunskap inkluderats i underlag till beslut genom t.ex. barnkonsekvensanalys (BKA) eller fördjupade dialoger? - Säkerställs att både kvinnor och män är jämnt representerade i beslutsprocessen? Har samrådsaktiviteter planerats och anpassats för att nå olika grupper? - Har länets funktionshindersorganisationer involverats genom tillgänglighetsexpertis på Hållbar utveckling? - Har dialog förts med relevanta personalgrupper? - Finns det intressekonflikter mellan olika målgrupper?			