Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

INFORMATIONSÄRENDE
2019-04-05

Trafiknämnden
2019-05-14, punkt 28

Ärende
TN 2015-0581

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018

Ärendebeskrivning

Ärendet är avsett att informera trafiknämnden om att trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018 nu finns i layout-form (bilaga), avsedd för intern och extern kommunikation av trafikförvaltningens hållbarhetsarbete. Den huvudsakliga spridningen av hållbarhetsredovisningen sker digitalt via Region Stockholms hemsida och FN:s websida för Global Compact.

Hållbarhetsredovisningens faktainnehåll utgjorde en bilaga till Trafikförvaltningens årsredovisning 2018 som fastställdes av trafiknämnden den 19 februari 2019, med ärendenummer TN 2018-0015.

Sammanfattning
Föreliggande redovisning sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2018.

Den utgår ifrån förvaltningens ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet, beskriver våra värderingar och vår viktiga samverkan med intressenter samt redogör för de mål och ambitioner som beslutats för arbetet med hållbar utveckling. Därefter följer redovisningar kopplade till social hållbarhet, arbetsmiljö, miljö och antikorruption.

Inom det sociala området beskrivs bl.a. hur andelen trygga resenärer i kollektivtrafiken har ökat från 70% till 72% och att det givetvis är en utmanande uppgift att nå målet 79% redan vid utgången av 2020. Även inom tillgänglighetsområdet finns en avsevärd utmaning med att åstadkomma ett resultatlyft från utfallet 71% fullt tillgängliga linjer eller bytespunkter (2018) till målnivån 80% år 2020.

Rapporten beskriver en rad intressanta aktiviteter med socialt fokus inom projektverksamheten. Ett exempel är program tvärbanan Kistagrenen där det prövas olika metoder för att engagera lokalsamhället i projektarbetet.
Inom miljöområdet kan det konstateras att Trafikförvaltningen redan i halvtid är på god väg att nå flera beslutade miljömål inom region Stockholms miljöprogram 2017-2021. Exempelvis nådde busstrafiken under 2018 målet om att endast använda drivmedel av förnybart ursprung. När det gäller arbetet med att minska bullerstörningar från Trafikförvaltningens spåranläggningar pågår flera intressanta projekt. Här kan särskilt nämnas nya effektiva metoder för spårsmörjning för att minska spårskrik, användning av låga, spårnära bullerskärmar samt fordonsburen teknik för kontinuerlig övervakning av spårens kondition.

Hållbarhetsrapporten avslutas med ett avsnitt om Trafikförvaltningens arbete med antikorruption där det bl.a. beskrivs hur förvaltningen använder återkommande information på intranätet, utbildningar och revisionsverksamhet för att hjälpa de anställda att verka på ett sådant sätt så att risken för korruption minimeras

Bakgrund
Trafikförvaltningen är sedan år 2009 via AB SL medlem i FN-samarbetet Global Compact[1] och ska därför varje år avrapportera arbetet med tio etiska principer inom områdena mänskliga rättigheter, miljö, arbetsrätt och antikorruption. Hållbarhetsredovisningen är framtagen för rapportering till FN:s Global Compact, men även för allmän extern kommunikation om trafikförvaltningens arbete och engagemang inom miljö och social hållbarhet. Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning följer därför nyligen beslutade lagkrav om årsredovisningar samt de internationella rekommendationerna från GRI (Global Reporting Initiative) för årlig rapportering av icke-finansiell information.

Underlag
Underlagen i det här ärendet listas och bifogas som bilagor.

- Bilaga Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018

[1] www.unglobalcompact.org

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018
Större företag ska upprätta en hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen 6 kap 10-14 §§. Hållbarhetsrapporten ska innehålla de hållbarhetsupplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat och konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Trafikförvaltningen är sedan år 2009 via AB SL medlem i FN-samarbetet Global Compact[2] och ska därför varje år avrapportera arbetet med tio etiska principer inom områdena mänskliga rättigheter, miljö, arbetsrätt och antikorruption. Trafikförvaltningen arbetar sedan många år aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och integrera dem i den dagliga verksamheten.

Social hållbarhet
Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen av en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Inom det sociala området beskrivs bl.a. hur andelen trygga resenärer i kollektivtrafiken har ökat från 70% till 72% och att det givetvis är en utmanande uppgift att nå målet 79% redan vid utgången av 2020. Även inom tillgänglighetsområdet finns en avsevärd utmaning med att åstadkomma ett resultatlyft från utfallet 71% fullt tillgängliga linjer eller bytespunkter (2018) till målnivån 80% år 2020.

Rapporten beskriver en rad intressanta aktiviteter med socialt fokus inom projektverksamheten. Ett exempel är program tvärbanan Kistagrenen där det prövas olika metoder för att engagera lokalsamhället i projektarbetet.

[2] www.unglobalcompact.org

Personal
Trafikförvaltningens arbete med personalfrågor bygger på ambitionen att vara en ansvarsfull och en attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad vi står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara attraktivt att arbeta på trafikförvaltningen.

Utfallen i den årliga medarbetarundersökningen visar 2018 att förvaltningen ligger strax över målet avseende stolta och motiverade medarbetare men att resultaten avseende mål- och resultatorienterade chefer och totalindex för stolta och motiverade medarbetare har sjunkit något mellan 2017 och 2018.

Miljö
Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. Men trafikförvaltningen arbetar aktivt för miljön och en hållbar framtid på många andra sätt utöver det. Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs av biobränslen eller el som kommer från förnybara källor. Trafikförvaltningen arbetar också proaktivt för att effektivisera energianvändningen i både fordon och fastigheter. Mycket stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna. Dessutom är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

Antikorruption
Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iaktta saklighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att anställda och förtroendevalda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen i sitt arbete, till exempel genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och löpande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Inga

oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2018.

Ekonomiska konsekvenser
Informationsärendet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning
Informationsärendet innebär inga risker.

Konsekvenser för miljön
Informationsärendet medför eventuell ökad miljöpåverkan i samband med utskrift och beställning av trycksak av redovisningen. Denna påverkan torde dock vara tämligen ringa.

Sociala konsekvenser
Informationsärendet innebär i sig inga sociala konsekvenser.

Fortsatt arbete
Hållbarhetsredovisningen kommer att publiceras på Region Stockholms hemsida och rapporteras till FN:s Global Compact, samt användas för allmän extern kommunikation om trafikförvaltningens arbete och engagemang inom miljö och social hållbarhet.

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2019-04-05

Ärende
TN 2015-0581

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2018 för trafiknämnden

Region Stockholm

Förord

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2018.

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Trafikförvaltningen arbetar sedan många år aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och integrera dem i den dagliga verksamheten. De tio principerna styr också inriktningen på hållbarhetsarbetet.

Sedan 2016 tar rapporteringen även hänsyn till Global Reporting Initiatives standarder för hållbarhetsredovisning. En hänvisning till var i rapporten respektive principindikator redovisas finns på sidan 51–52.

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

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

Besöksadress: Lindhagensgatan 100,
122 18 Stockholm.
© 2018 Trafikförvaltningen
Hållbar utveckling

Innehåll

Hållbarhet byggs inifrån 4

1. Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt 7
- Ansvarsområden 7
- Verksamhetsidé 7
- Vision och värderingar 7
- Politisk styrning, finansiering och kontroll 8
- Landstinget blir Region Stockholm 8

2. Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete 9
- Tolkning av värdeorden 9
- Värderingsarbetet 10
- Slussen – ett värderingsstyrt projekt 11

3. Så samverkar vi med intressenter 12
- Urval av trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter 12

4. Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm 14
- Begreppet hållbar utveckling 14
- Mål och styrande dokument inom hållbarhet 15
- Upphandling och uppföljning 19

5. En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla 21
- Så styrs arbetet 21
- Mål och indikatorer 22
- Risker inom social hållbarhet 22
- Trygghet 23
- Tillgänglighet 26
- Jämlikhet och jämställdhet i kollektivtrafiken 27

6. En attraktiv arbetsgivare tar ansvar 31
- Så styrs arbetet 31
- Mål och indikatorer 32
- Risker inom personalområdet 32
- Genomförda aktiviteter 2018 33

7. Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik 35
- Så styrs arbetet 35
- Mål och indikatorer 36
- Risker inom miljö 37
- Ökat kollektivt resande 37
- Klimat och förnybar energi i trafiken 40
- Energieffektivisering 42
- Begränsning av buller från kollektivtrafiken 44
- Övriga åtgärder 45

8. Så motverkar vi korruption 46
- Så styrs arbetet 46
- Mål inom antikorruption 47
- Risker inom antikorruption 47
- Genomförda aktiviteter 2018 47

9. Om denna redovisning 48
- Väsentlighetsanalys 48
- Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen 49
- Lagens krav på hållbarhetsredovisning 50
- Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning 50
- Global Compact 51
- Global Reporting Initiative 51
- Bilaga 1 – Trafikentreprenörer 2018 53
- Bilaga 2 – Medlemskap i urval 53
- Bilaga 3 – FN:s Globala Hållbarhets mål 2030 54
- Bilaga 4 – Förteckning över medverkande 54

Hållbarhet byggs inifrån



Caroline Ottosson,
Förvaltningschef

Hur ser du på demokratins betydelse?

Jag har en stor respekt för demokratins fundament. Vi arbetar i en politiskt styrd organisation, där politikerna är valda av invånarna i länet. Vi får våra uppdrag av politikerna och vi måste ha en stor respekt för de avvägningar politikerna gör, då de ofta har ett större perspektiv att ta hänsyn till än en effektiv kollektivtrafik.

Vi måste ha en förståelse för att demokrati kan ta tid. Det är självklart att det kan upplevas som väldigt frustrerande när detaljplaner eller stora viktiga upphandlingar blir överprövade och våra projekt blir försenade. Jag får påminna mig själv och mina medarbetare om att ha tålamod och se förseningarna från ett större perspektiv, de är en del av demokratin. Vi vill ju alla ha fungerande demokratiska processer som följer ett gemensamt regelverk där prövningar görs på sakliga grunder och korruption förhindras. Vi kan inte ta demokratin för given utan vi måste kämpa för att den ska bestå.

Öppenhet och insyn i vår verksamhet är viktigt eftersom större delen av vår verksamhet finansieras av skattepengar.

Berätta om trafikförvaltningens värderingsarbete!

Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att vi är här för att genomföra vårt uppdrag att dagligen leverera en fungerande trafik, förvalta anläggningar samt utveckla trafiksystemet. Vi är duktiga och levererar enligt mål, men för att bli en hållbar verksamhet över tid och fortsätta vara en bra arbetsplats måste vi också leda verksamheten utifrån våra värderingar.

Frågan är vad vill vi ha för arbetsplats? Vad har vi för kultur i dag och vad vill vi ha i framtiden, vilken förflyttning behöver vi göra? Under 2018 har vi lagt ner ett stort arbete där alla medarbetare varit med och tagit fram en beskrivning för våra värderingar. Vårt uppdrag bygger på att vi har en hållbar organisation där vi arbetar med och utifrån våra värderingar. Det svåra är att ställa in våra interna kompasser så att vi verkligen arbetar med våra attityder och beteenden. När vi alla agerar utifrån våra grundläggande värderingar i våra attityder och beteenden, då har vi lyckats.

I värderingsarbete ingår även det externa perspektivet. Vi har många viktiga intressenter såsom resenärer, blivande medarbetare, entreprenörer och kommuner. Hur vill vi att de ska uppfatta oss? Vi vill ju så klart att de ska beskriva oss som Pålitliga, Ödmjuka, Kompetenta och bra på att Samverka. Nu i samband med regionbildningen är värdeordet ”Samverkan” extra viktigt. Även från ett samhällsplaneringsperspektiv är det viktigt att vi samverkar för att skapa hållbara lösningar.

För att vi ska klara av vårt uppdrag bygger det på att vi kan attrahera kompetent arbetskraft både vid nyrekrytering samt att få befintliga medarbetare att trivas och stanna. Att arbeta med värderingar är då

en förutsättning för att lyckas. Dagens unga ställer helt andra krav på ”den goda arbetsplatsen” än vad man gjorde förr. För att behålla duktiga medarbetare blir det allt viktigare att arbeta med kultur, klimat och mjuka frågor. Dialog, samverkan och delaktighet är avgörande för hur vi ska jobba tillsammans. Jag tror att hållbarhet byggs inifrån varför vi i år har lagt mycket fokus på värderingar, samverkan och ledarskap.

Varför är det viktigt att TF arbetar med hållbarhetsfrågor?

Det är viktigt för planetens överlevnad att vi arbetar med hållbarhetsfrågor och som Sveriges största regionala kollektivtrafikmyndighet har vi ett stort ansvar. Vi är med och utvecklar ett hållbart Stockholm där kollektivtrafiken, anläggningarna och vårt eget kontor utgör viktiga förutsättningar. Hur vi på förvaltningen driver hållbarhetsfrågor är också viktigt ur ett nationellt och internationellt perspektiv då vi är drivande i kollektivtrafikutvecklingen i Sverige och världen.

Hur ser du på trafikförvaltningens arbete inom hållbar utveckling under redovisningsåret?

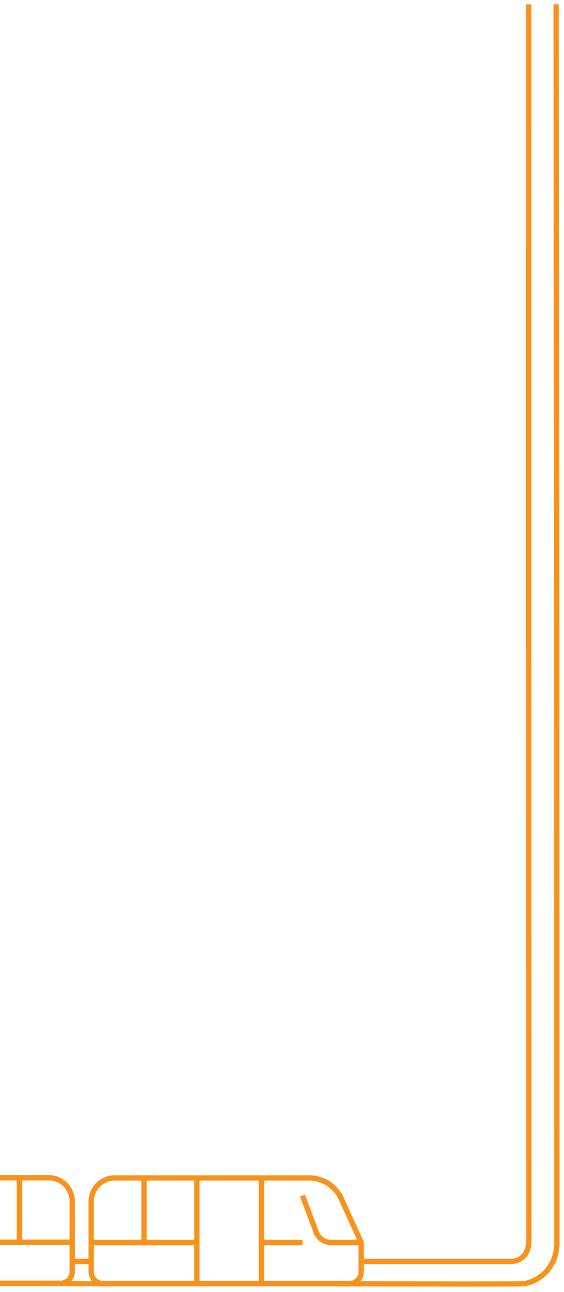
När det gäller ekonomisk hållbarhet måste vi hitta en jämvikt i hur vi bygger ut kollektivtrafiken för att klara finansieringen av utbyggnaden. Ekonomi i balans är en förutsättning för att vi ska kunna fortsätta att utveckla kollektivtrafiken.

Den miljömässiga hållbarheten har vi kommit otroligt långt i, men vi är inte färdiga. Vi är världsledande i omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Alla våra bussar går på förnybara bränslen, spårtrafiken drivs med grön el och ett stort arbete pågår inom Sjötrafiken med att byta till miljödiesel (HVO). Energieffektivisering och elektrifiering är andra viktiga områden vi har arbetat mycket med under året. Eftersom buller har påvisbara hälsoeffekter har vi under året arbetat med att minska buller från vår trafik och våra anläggningar.

När det gäller den sociala hållbarheten kan trafikförvaltningen spela en viktig roll på många olika sätt. För att nå alla samhällsgrupper är kollektivtrafiken helt avgörande i att skapa social hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar till integration i länet genom att medborgarna kan röra sig mellan olika delar av länet. Stora satsningar har gjorts under året på att skapa en trygg och tillgänglig kollektivtrafik så att inga människor och stadsdelar blir isolerade. Det är viktigt att ”våga” köra kollektivtrafik i utsatta områden. Det skulle vara ett stort nederlag för ett öppet och demokratisk samhälle om vi på grund av hot och våld skulle behöva dra tillbaka buss- och tåglinjer.

Det finns fortfarande mycket att göra inom det sociala området, vi skulle till exempel kunna genomföra sociala konsekvensbedömningar (SKB) i ännu större utsträckning. Inom samtliga hållbarhetsområden är vi redo att ta ”nästa steg” i det systematiska arbetet. Vi har en ekonomi i balans, en ren bussflotta, en hög tillgänglighet – nu är det dags att gå vidare med förbättringsarbetet.

> Vi är världsledande i omställning till en fossilfri fordonsflotta.



Hur ser du på förvaltningen arbete utifrån Global Compacts principer?

Global Compacts 10 principer utgör en bas för vårt hållbarhetsarbete. För att få en förståelse för principerna har vi översatt och konkretiserat dem i våra styrande riktlinjer. De ger ett annat perspektiv på vår verksamhet och visar att vi är ganska mogna inom frågorna.

Hur arbetar trafikförvaltningen mot korruption – finns det någon koppling till era värderingar?

Som en stor beställarorganisation som upphandlar för mellan 16 och 18 miljarder kronor per år är det viktigt att vi har en god intern styrning och kontroll för att tidigt upptäcka risker för oegentligheter. För att kunna arbeta effektivt mot korruption tycker jag att arbetet måste börja i företagets interna kultur. Vi måste ha värderingar, en etisk kompass och ett förhållningssätt som tar avstånd från oegentligheter.

Våra värderingar och värdegrund måste tydligt visa vad som är acceptabelt och vad som inte är det. I upphandlingar har vi på grund av vår storlek ett starkt verktyg för att kunna mota oönskat beteende. Vi lägger mycket energi på att granska och följa upp upphandlingar men det kan hända mycket i affärsrelationer under resans gång. Vi har därför ett kontrollsystem i flera steg. Landstinget har även diskuterat att införa ett visselblås-system som skulle omfatta hela verksamheten inklusive trafikförvaltningen.

Vilka är trafikförvaltningens viktigaste utmaningar på hållbarhetsområdet 2019?

Det viktigaste från längre perspektiv är att jobba med att öka andelen som reser, det vill säga få fler att åka kollektivt istället för med bil. På kortare sikt är vår utmaning att behålla vårt goda rykte och höga kundnöjdhet samtidigt som vi utvecklar trafiken.

Vi behöver profilera oss tydligare och kommunicera vårt goda arbete till framför allt våra resenärer. Vi har länge jobbat systematiskt med hållbarhetsfrågor men jag är inte säker på att alla vet hur långt i framkant vi ligger.

Inför Världskonferensen om kollektivtrafik som hålls i Stockholm sommaren 2019 har vi stora möjligheter att sprida vårt hållbarhetsarbete globalt. Uppemot 14 000 delegater från hela världen kommer att rikta ögonen mot Stockholm och vår kollektivtrafik under konferensen.

För att långsiktigt klara av de uppdrag vi får av politiken är det en överlevnadsfråga att jobba med hållbarhet och sunda värderingar för att kunna attrahera och behålla kompetenta medarbetare.

1 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt

Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägsmuseet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Waxholmsbolaget kör kollektivtrafik till sjöss och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken.

I Spårvägsmuseet ryms kollektivtrafikens historia, något som intresserar cirka 100 000 besökare varje år.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen i den här rapporten som omfattar SL, Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Spårvägsmuseet.

Våra varumärken

SL

FÄRDTJÄNSTEN

Spårvägsmuseet

WAXHOLMSBOLAGET

Verksamhetsidé

Trafikförvaltningen ska utifrån Stockholms läns landstings krav och intressenters förväntningar föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för boende och besökare i Stockholmsregionen.

Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån landstingets övergripande vision och värderingar. Visionen lyder en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Värderingarna bygger på att landstingets arbete ska präglas av **Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens**. Alla förvaltningar och bolag ska precisera innebörden av värderingarna för sin egen verksamhet.



Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Stockholms läns landsting. Landstingsfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Trafiken och byggentreprenader drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via landstingsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Upphandlade trafikentreprenörer, leverantörer och kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen på sidan 19.

I syfte att följa upp och kontrollera trafikförvaltningens egen verksamhet tillämpas ett internationellt ramverk för internkontroll. Internkontroll är en process där styrelse, ledning och övrig personal samverkar och följer upp att verksamhetens mål uppnås avseende:

- Ändamålsenlig, kostnadseffektiv och säker verksamhet
- Tillförlitlig ekonomisk och finansiell rapportering och information
- Efterlevnad av tillämpliga lagar, förordningar och interna regler

Landstinget blir Region Stockholm

1 januari 2019 tar landstinget över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär att landstinget får ett utökat uppdrag för bland annat frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. Med det utökade regionala ansvaret kommer Stockholms läns landsting övergå till region och i samband med detta byta namn till Region Stockholm.

Fakta verksamhet och ekonomi

	2016	2017	2018
Antal påstigande en vanlig vardag*, tusental	2 716	2 744	2814
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik, procent	80	82	80
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik, procent	83	84	86
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafik på vatten, procent	93	97	96
Resultat, miljoner kronor	160	483	580
Årets intäkter, miljoner kronor	21 062	22 380	22 911
Biljettintäkter, miljoner kronor	7 542	8 144	8 473
Skattefinansieringsgrad (SL), procent	48	48	45
Investeringar, miljoner kronor	6 147	6 933	4 099

**Ett genomsnitt över hela året, inklusive sommarperioden.*



2 Gemensamma värderingar – grunden för vårt arbete

Ett värdegrundbaserat ledarskap är ett av landstingets fyra ledarskapskriterier. Alla landstingets verksamheter styrs och leds utifrån den landstingsgemensamma visionen, målen och de gemensamma värderingarna som är beslutade av landstingsfullmäktige:

Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och **Kompetens**.

Medarbetare och chefer har under 2018 lagt ner ett stort engagemang för att beskriva betydelsen för respektive värdeord för trafikförvaltningens verksamhet och arbete. Resultatet är trafikförvaltningens egna beskrivningar av värdeorden. Beskrivning av värdeorden är en förutsättning för att förvaltningen ska kunna leva och leda utifrån värderingarna.

> Att beskriva värdeorden är en förutsättning för att vi ska kunna leva och leda utifrån värderingarna.

Tolkning av värdeorden

SAMVERKAN

- Vi samarbetar och hjälper varandra
- Vi svarar på frågor
- Vi inkluderar alla som behövs
- Vi tar tillvara på allas kompetens

PÅLITLIGHET

- Vi förklarar vilka utmaningar vi står inför
- Vi tar ansvar för vårt arbete
- Vi litar på varandra
- Vi erkänner när vi gjort fel
- Vi erkänner när vi inte varit tillräckliga

ÖPPENHET

- Vi bekräftar varandra med ett hej eller leende
- Vi talar med varandra – inte om
- Vi lyssnar på varandra
- Vi bjuder in både till verksamheten och till dialog
- Vi delar med oss av information

KOMPETENS

- Vi utbyter kunskap internt och externt
- Vi jobbar mot samma mål
- Vi vågar välja riktning
- Vi är pålästa och förbereder oss inför beslut

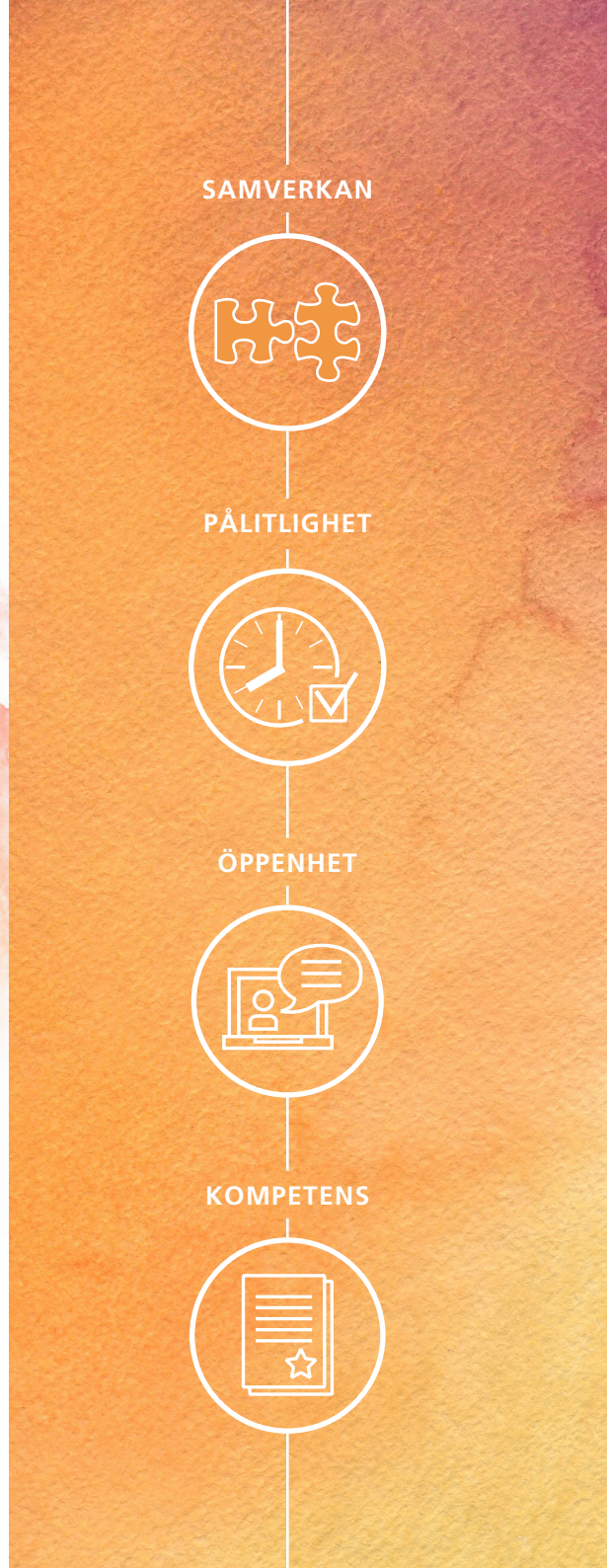
Värderingsarbetet

Trafikförvaltningens arbete med att beskriva innebörden av värdeord påbörjades under hösten 2017 och har fortsatt under hela 2018. En arbetsgrupp av medarbetare och chefer från olika verksamheter har jobbat fram förvaltningens process för arbetet med värdeorden. För att alla ska ha fått möjlighet att komma till tals har en rad olika forum använts exempelvis chefsmöten, gruppar-beten inom alla sektioner, frukostmöten, workshops och presentation på medarbetar-dagarna.

Arbetet inleddes med ett chefsmöte där betydelsen av landstingets nya gemensam-ma värdeord diskuterades samt ordens be-tydelse för förvaltningens arbete. Cheferna fick därefter i uppdrag att arbeta vidare med värdeorden tillsammans med sina medarbe-tare. Värdeorden diskuterades sedan vidare under ett antal frukostmöten. På dessa möten diskuterades om hur olika värde-ringar kan visa sig i konkreta beteenden och handlingar. Utifrån tolkning av de fyra värdeorden och ytterligare underlagen från frukostmötena togs en gemensam beskriv-ning av betydelse för respektive värdeord fram. Initialt befarades att det skulle vara svårt att hitta gemensamma formuleringar, men det visade sig att det rådde stor samsyn kring dessa frågor. Resultatet av arbetet presenterades på medarbetardagarna i sep-tember 2018. Nu när vi har en gemensam beskrivning av värdeorden börjar det riktiga arbetet, att leva utifrån våra värdeord så att de ger avtryck i vårt beteende.

Målet är att värdeorden beskriver hur trafik-förvaltningen arbetar tillsammans och hur besluten fattas för att nå de gemensamma målen. De ska vara till hjälp när trafikförvalt-ningen utvecklar morgondagens kollek-tivtrafik och trafiklösningar, samt förvaltar anläggningar. Gemensamma värderingar hjälper även att attrahera nya medarbetare. Tydlig värdegrund samt en god arbetsmiljö värderas högt vid val av ny arbetsgivare och bidrar också till att personalen väljer att stanna kvar.

> Tydlig värdegrund samt en god arbetsmiljö värderas högt vid val av ny arbetsgivare och bidrar också till att personalen väljer att stanna kvar.



Slussen – ett värderingsstyrt projekt

Upprustningen av Slussen är ett gigantiskt arbete som sträcker sig över flera år. Främsta orsaken till arbetet är att själva slussen är utsliten. För att förebygga översvämningar och trygga dricksvattentillgången för den ökande befolkningen i Mälardalen måste slussen mellan Mälaren och Saltsjön rustas upp. Som näst största bytespunkt i Stockholms kollektivtrafik är Slussen av central betydelse för trafikförvaltningen och resenärerna. Upprustningen sker därför genom ett nära samarbete mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen. Arbetet i området Slussen består av en hel rad olika aktiviteter som måste genomförs inom samma område ungefär samtidigt. Engagemanget är stort avseende Slussen och dess upprustning. Resenärer, boende, staden, trafikförvaltningen, bussentreprenörer, byggherrar med flera har alla åsikter. Redan tidigt i arbetet med Slussen fanns en medveten strategi att arbeta med **Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet** och **Kompetens**.

SAMVERKAN

Projektledningen inom trafikförvaltningen har arbetat målmedvetet för att bygga upp en struktur och ett forum för att samverka med andra aktörer som arbetar i området samtidigt. Bra samverkan är inte bara viktigt, det är avgörande för att kunna genomföra ett sådant gigantiskt projekt som omfattar många parallella upprustnings- och ombyggnationsarbeten som behöver ske i och runtomkring Slussen.

Det handlar om att hjälpa varandra över organisationsgränser för att nå ett gemensamt mål. Exempelvis har en genomtänkt mötesstruktur i flera nivåer där stadens och trafikförvaltningens motsvarigheter träffar varandra varit framgångsrik. Det systematiska arbetet med samverkan har gett gott resultat.

PÅLITLIGHET

Trafiken rullar trots att ett intensivt arbete pågår med att bygga under, mellan och ovanför de olika trafikslagen. Slussen är en viktig bytespunkt för ett stort antal människor. Många resenärer passerar Slussen varje dag och de måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar.

Resenärerna är enligt Stockholms stads mätningar nöjda med den tillfälliga bussterminalen i Slussen och med den information de har fått om terminalen.

ÖPPENHET

I den här storleken på projekt finns alltid en risk för att något blir fel eller blir försenat. Då är det viktigt att vara prestigelösa och erkänna att det blev fel och därefter korrigera så att det blir så bra som möjligt. Tidigt i programmet satsades det på att bygga upp bra kommunikationskanaler. Genom att regelbundet informera om det aktuella läget har resenärer, medarbetare och intressenter fått en tillit till trafikförvaltningen.

För att ytterligare öka kännedom om Program Slussen anordnades ett studiebesök för alla intresserade vid trafikförvaltningens medarbetardag i september 2018.

KOMPETENS

Upprustningen av Slussen är ett komplext projekt där olika expertkompetenser samlas och samarbetar. Arbetet kräver också en kunskap om trafikförvaltningens verksamhet och Programmets övergripande mål. Med både expertkompetens och kunskap om övergripande mål kan alla inblandade fungera som ambassadörer i komplicerade projekt som sträcker sig över många år.

Det finns många utmaningar kvar innan Slussen är färdigbyggd. Värdeorden **Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet** och **Kompetens** kommer då att fungera som vägledning vid svåra beslut.

3 Så samverkar vi med intressenter

Samverkan med andra aktörer i länet är avgörande för att trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen i trafikförsörjningsprogrammet. 2018 har präglats av ökat fokus på samverkan med flera av de viktigaste intressenterna. Från 2019 när Stockholms läns landsting ombildas till Region Stockholm, kommer trafikförvaltningen få ett ytterligare ansvar att samverka med både interna och externa intressenter.

I figuren till höger presenteras trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter i följande kategorier;

- Exempel på deras **förväntningar och fokusfrågor**
- Trafikförvaltningens **huvudsakliga aktiviteter och kanaler** för att hantera dessa
- Trafikförvaltningens **verksamhetsmål** kopplade till respektive intressentgrupps intressen.

Urval av trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter

Trafikutövare och leverantörer

- Tydlig kravställning, fungerande infrastruktur, trafikplikt och kommersiell trafik
- Upphandlad kollektivtrafik baserad på trafikplikt, offentlig upphandling, riktlinjer för tydliga krav, rapporter och redovisning, uppföljning
- Nöjda resenärer och öka marknadsandel för all kollektivtrafik jämfört med bilen, punktlighet, tryggt och säkert.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

- Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav.
- Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete.
- Fungerande tunnelbanesystem, säkert, tryggt, tillgängligt

Politiker

- Budget i balans, måluppfyllelse, nöjda resenärer och att fler väljer att åka kollektivt.
- Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner.
- Samtliga beslutade mål och ekonomi i balans.

Anställda och inhyrd personal

- Attraktiv, effektiv och tydlig arbetsgivare.
- Medarbetarmöten för hela företaget ca varannan månad, medarbetarundersökning, avdelningsmöten, projektmöten, intranät, utbildningar.
- Motiverade medarbetare och kompetensförsörjning.

Samarbetsparters

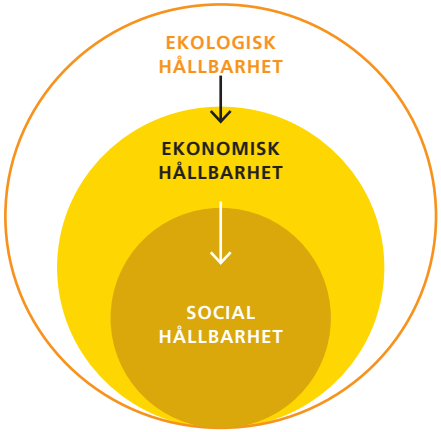
- Ökat kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik.
- Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt.
- Innovation och utveckling för att nå målen för kollektivtrafiken.

● Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt. ⬢ Dialog och samråd med invånare inför och vid utveckling av kollektivtrafiken, kundundersökningar, frågor via kundtjänsten, sociala medier, reklam.	■ Fler ska välja kollektivtrafiken istället för bilen, nöjda resenärer.	**Resenärer, bilister och invånare**
● Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda resenärer och att fler ska välja åka kollektivt. ⬢ Samverkan, regelbundna möten, rapporter och rediovisning, svar på remisser.	■ Restidskvot, nöjda resenärer och ökad marknadsandel för all kollektivtrafik jämfört med bilen.	**Kommuner**
● Samverkan och efterlevnad av lagkrav. ⬢ Dialog, regelbundna arbetsmöten, rapporter och redovisning, tillståndsansökningar.	■ Trygg, säker och fungerande kollektivtrafik, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid.	**Myndigheter**
● Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, tillgång till data. ⬢ Samarbetsprojekt, handledning av examensarbeten, finansiering av forskning, rapporter och redovisning.	■ Stärkt forskning och innovation för att nå målen för kollektivtrafiken, attraktiv arbetsgivare.	**Skolor och universitet**
● Transparens, information och kommunikation. ⬢ SL:s presstjänst, sociala medier, hemsidan, rapporter och redovisningar, reklam.	■ Värderingar, nöjda resenärer och ökad marknadsandel för all kollektivtrafik jämfört med bilen, pålitligt, tillgängligt, tryggt.	**Press och media**

4 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm

Begreppet hållbar utveckling

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.



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

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

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

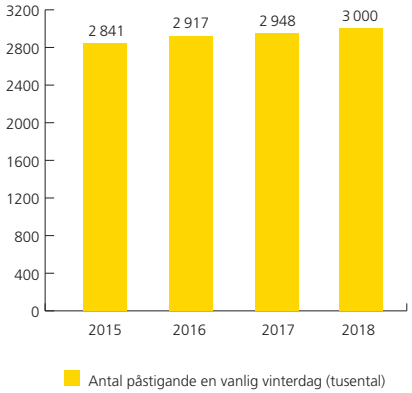
Hållbar utveckling har en central roll i trafikförvaltningens arbete. 2018 hamnade SL på plats 24 av totalt 326 företag i Skandinaviens största undersökning, Sustainable Brand Index. Det är en förbättring med 6 placeringar sen 2017. Undersökningen genomförs årligen och listar de mest hållbara varumärkena utifrån 30 000 konsumenters åsikter.

Mål för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna

	Basår (2015)*	Mål 2020	Mål 2030
Marknadsandel	49%	51,5%	54%

**Rapport resvanor i Stockholm län 2015, nästa undersökning görs 2019.*

Utveckling av resandet med kollektivtrafiken över tid, antal påstigande en vanlig vinterdag (tusental)



> Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning – och möjligheterna att förbättra dem.

Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet. Ett flertal av Förenta Nationernas (FN:s) globala mål för hållbar utveckling visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar. Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur förutsättningarna för dessa livsvillkor fördelar sig mellan människor. De sociala hållbarhetsaspekterna är många och olika viktiga i olika sammanhang. Aspekter av social hållbarhet som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, tillit och trygghet är extra viktiga i samhällsplaneringen, där trafikförvaltningen spelar en viktig roll.

Den sociala hållbarheten delas i denna rapport upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Inom området mänskliga rättigheter arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet, trygghet samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarsfull arbetsgivare är trafikförvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla anställda. I detta ingår att arbeta systematiskt och förebyggande med arbetsmiljöfrågor.

Miljömässig hållbarhet

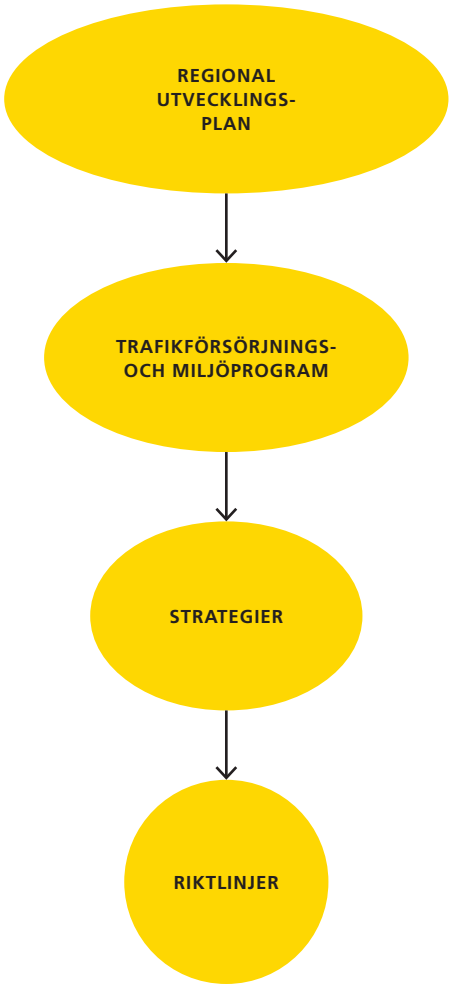
Miljömässig hållbarhet, som i många sammanhang även kallas ekologisk hållbarhet, brukar beskrivas som att den ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna. Den handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering och rekreation. I landstinget har fullmäktige beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet inom kollektivtrafikverksamheten ska utgå från miljömål i trafikförsörjningsprogrammet samt från landstingets miljöprogram. Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja åka kollektivt. Dessutom redovisas åtgärder inom områdena bränsleanvändning, energianvändning, materialanvändning och buller.

Ekonomisk hållbarhet

Det finns ett flertal förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. En vedertagen definition beskriver begreppet som följer: ”En ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. En ökning av ekonomiskt kapital får alltså inte ske på bekostnad av en minskning i naturkapital eller socialt kapital.” För trafikförvaltningen som samhällsaktör innebär ekonomisk hållbarhet kortfattat att hushålla med resurserna och skapa så stor samhällsnytta som möjligt för de ekonomiska medel som landstinget har, samt säkerställa att de fördelas rättvist.

Mål och styrande dokument inom hållbarhet

Styrande dokument för hållbarhetsarbetet inom trafikförvaltningen



Ny regional utvecklingsplan

Stockholmsregionens nya utvecklingsplan fastställdes av fullmäktige i juni 2018. Den har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen. Planen uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion bidrar Stockholmsregionen också till en hållbar utveckling globalt. Mål, delmål och regionala prioriteringar sätter regionens och omvärldens invånare i fokus, har ekologin och de planetära gränserna som ram och ser den ekonomiska utvecklingen som ett medel och förutsättning.

Övergripande mål för RUFS 2050:

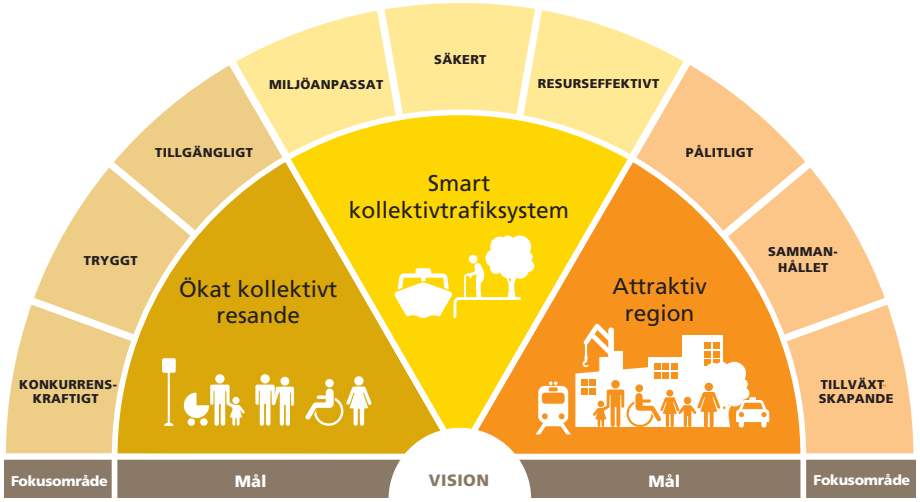
- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet bygger bland annat på Stockholmsregionens utvecklingsplan och är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det senast fastställda programmet började gälla under 2017. Programmets syfte är att fastställa de gemensamma och långsiktiga målen för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Det omfattar både SL-trafiken och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Mål och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet



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

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

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

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

Miljöprogram

Stockholms läns landstings Miljöprogram 2017-2021 är det sjunde i ordningen och illustrerar att landstingets politiska ledning har prioriterat ett systematiskt och ambitiöst miljöarbete över många år. I miljöprogrammet finns miljömål för kollektivtrafiken fram till 2021. Målen i miljöprogrammet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på kort och lång sikt.

Strategier

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

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

Strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhetsmål som anges i trafikförsörjningsprogrammet samt i övriga policyer och måldokument. Inom ramen för princip 2 i strategin för hållbar utveckling tillämpas försiktighetsprincipen enligt miljöbalken och FN:s Global Compact.



Beslutade strategiska principer i **Strategi för hållbar utveckling:**

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.
5. Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.
7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.
8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Under 2019 kommer ett arbete att inledas för att analysera vilken funktion som strategierna och de strategiska principerna ska ha i framtiden. Därefter kommer strategierna och de strategiska principerna att omarbetas och anpassas efter målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet, Stockholmsregionens utvecklingsplan och det miljöpolitiska programmet.

Landstingsgemensamma riktlinjer inom hållbarhetsområdet

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

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

Områdesspecifika riktlinjer för trafikförvaltningen

I syfte att säkerställa ett likartat arbetssätt utifrån beslutade strategier har det tagits fram riktlinjer inom en rad olika områden, inklusive miljö (Riktlinjer Miljö, Riktlinjer Buller och vibrationer) och social hållbarhet (Riktlinjer Social hållbarhet, Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning). De nämnda riktlinjerna definierar miljömässiga och sociala krav som trafikförvaltningen ställer vid alla projekt och upphandlingar. Riktlinjerna uppdateras en gång om året och större omarbetningar görs vid behov. Utöver riktlinjerna finns flera internt fram-

tagna handböcker och andra stödjande dokument som ytterligare styr och stödjer arbetet inom hållbarhetsområdet. Dessa preciseras för varje redovisat område i den fortsatta rapporten.

Konsekvensbedömning och riskhantering

Strategin för hållbar utveckling och riktlinjerna inom området implementeras inom trafikförvaltningens verksamhet genom olika aktiviteter. En grundläggande del i att hållbarheten genomsyrar det dagliga arbetet är att ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser identifieras, beskrivs och dokumenteras vid utredningar, studier, projekt och beslutsunderlag. En sammanfattande beskrivning av konsekvenser ska finnas med i varje tjänsteutlåtande. Positiva och/eller negativa aspekter ska beskrivas (exempelvis påverkan på resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn, närboende, påverkan på personalgrupper, arbetsmiljön, konsekvenser ur ett jämställdhets- och/eller jämlikhetsperspektiv). Eventuella avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer ska beskrivas och varför dessa har gjorts. Det ska även beskrivas om samråd med funktionshindersorganisationer har skett, vilka som är de väsentligaste synpunkterna samt hur synpunkterna har omhändertagits.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen, både ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar. Därför är en dokumenterad riskbedömning på samma sätt som konsekvensbedömningar en obligatorisk del av utredningar, projekt och beslutsunderlag.

Upphandling och uppföljning

Som en del av Stockholms läns landsting måste trafikförvaltningen tillämpa regler som gäller vid offentlig upphandling. Det innebär bland annat att upphandlande myndigheter eller enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

För att trafikförvaltningen ska kunna nå beslutade mål ställs en rad krav på de upphandlade verksamheterna och vid inköp av varor och tjänster. Trafikförvaltningen har en inköpspolicy, en beslutsordning för godkännande av upphandlingar och riktlinjer där det framgår vilka krav som alltid ska ställas i en upphandling. Vid alla upphandlingar ställs numera krav på systematiskt arbete med miljö och social hållbarhet.

> Vid alla upphandlingar ställs numera krav på systematiskt arbete med miljö och social hållbarhet.

Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till Sveriges regioner och landsting ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- Den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö samt social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav på att leverantörerna som minimum rapporterar vilka miljömässiga och sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Uppföljning

Uppföljning av upphandlade avtal och förvaltning av infrastrukturen som SL äger sysselsätter över 400 personer och är en mycket stor del av trafikförvaltningens verksamhet. Flödet för uppföljning av avtal startar med att avtal lämnas över från ett projekt eller upphandling till förvaltning. Därefter vidtar den löpande förvaltningen samt vidareutveckling mot trafikförvaltningens mål (pågår under avtalets gång) och slutligen avslutet av affären. Kunskapsåterföring inför nya upphandlingar är också en viktig del, samt att affärsmässighet och att resenären är i fokus.

Genom en strukturerad uppföljning av leveranser och servicenivåer under hela avtalstiden säkerställs att affärerna löper enligt avtal och att trafikförvaltningen får det som beställts. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar.

De ställda kraven följs upp genom rapporter från trafikentreprenörer och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer sköts inom respektive projekt. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Under 2018 har 9 revisioner som fokuserar på miljö- och tillgänglighetskrav planerats och av dem har: 4 revisioner genomförts helt (granskning av dokumentation och tillämpning), 4 revisioner genomförts delvist (granskning av dokumentation genomförd och granskning av tillämpning planerad för Q1-2019) och 1 revision riskerar att bli försenad/ej genomförd.

Sociala krav och uppföljning

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

Under 2018 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med uppföljning av de sociala kraven som startades upp under 2017. Sammantaget visar uppföljningen att kompetens och kapacitet inom förvaltningen och hos leverantörer är avgörande för att kunna nå framgång inom de sociala frågorna. Arbetet med uppföljning och förbättringar är ständigt pågående.

5 En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen av en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Trafikförvaltningen spelar en viktig roll inom samhällsplaneringen, där sociala hållbarhetsaspekter som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och trygghet är grundläggande.

Kollektivtrafiken har två roller inom samhällsplaneringen. Den ska transportera människor från punkt a till punkt b, men den har också en strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser.

Principerna i Global Compact[1]

- **Princip 1** Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som företaget kan påverka.
- **Princip 2** Försäkra sig om att det egna företaget inte är inblandat i kränkningar av mänskliga rättigheter.
- **Princip 4** Eliminera alla former av tvångsarbete.
- **Princip 5** Avskaffa barnarbete.

Relaterade mål i Agenda 2030[2]

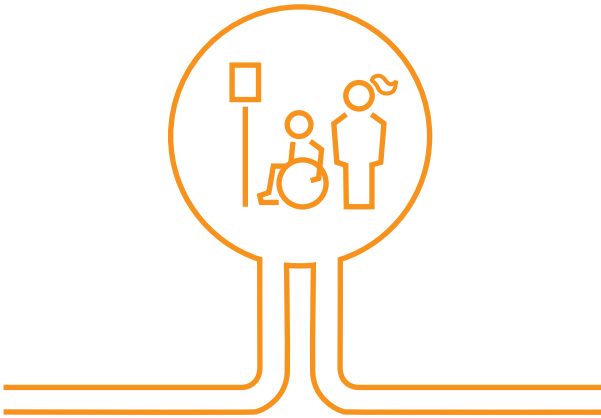


Så styrs arbetet

Riktlinjer Social hållbarhet och Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är trafikförvaltningens viktigaste styrmedel i arbetet med de sociala frågorna.

Riktlinjer Social hållbarhet syftar till att förenkla och förtydliga arbetet med de sociala frågorna. Det omfattande arbetet med att uppdatera Riktlinjer Social hållbarhet har nu avslutas med gott resultat. Bakgrunden till uppdateringen är nya krav och mål från landstinget och förvaltningen samt ökat fokus på dessa frågor i omvärlden.

Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning innehåller krav som i många avseenden går utöver de krav som ställs i lagstiftningen. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.



[1] FN Global Compact principer, se avsnitt 10.4
[2] Agenda 2030 mål, se bilaga 3

> Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att vi ska välja kollektivtrafiken framför bilen.

Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförvaltningen liksom hela landstinget har dessutom som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende detta.

Risker inom social hållbarhet

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

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

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighets- och trygghetsmätningar, kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se avsnitt Trygghet och tillgänglighet sidan 23–27. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av landstingets uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se sidan 19.

Beslutade mål inom social hållbarhet

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

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

Trygghet

Trygghet utgör ett fokusområde för att nå trafikförvaltningens viktiga mål **Ökat kollektivt resande**. Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla grupper.

Utvecklad trygghetsorganisation

Större utmaningar och ökat fokus på trygghet i trafikförsörjningsprogrammet har lett till ett behov av anpassning av trygghetsorganisationen. Under 2018 har det därför pågått ett arbete med att förtydliga roller och ansvar, samt att införa dedikerade strategiska resurser inom trygghetsområdet i syfte att möta de nya behoven. Utvecklingsarbetet kommer fortsätta även under 2019 för att kunna öka tryggheten utifrån hela resans perspektiv genom fokus på samverkan med kommuner och fastighetsägare. Samtidigt är SL:s trygghetscentral med trygghetsresurser navet i det gedigna operativa arbetet som pågår dagligen.

Trygghetsmätningar

Mätningar av resenärernas upplevda trygghet i kollektivtrafiken sker kontinuerligt. Undersökningarna visar att trygghetskänslan är störst under vardagar mitt på dagen då det är mycket folk i rörelse, men mindre under helgkvällar och nätter. Det finns dock tydliga skillnader mellan män och kvinnor, där kvinnor generellt känner sig mindre trygga.

Trafikförvaltningen genomför vartannat år särskilda trygghetsundersökningar för att ta reda på vilka faktorer som påverkar tryggheten. De två huvudsakliga områdena som påverkar resenärers trygghet i och på väg till och från kollektivtrafik är känslan av kontroll samt tilliten till samhället och andra människor.

I känslan av kontroll ingår:

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

I tilliten till samhället och andra människor ingår:

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

Strukturerade trygghetsanalyser

På stationer längs med kollektivtrafiknätet genomförs sedan 2013 regelbundet trygghetsanalyser. Under 2018 har strukturerade analyser genomförts på tio stationer för att identifiera trygghetshöjande åtgärder. Analyserna baseras på en metod som trafikförvaltningen har utvecklat tillsammans med organisationen Tryggare Sverige och innehåller nio indikatorer för trygghet på en allmän plats. Trygghetsanalyserna omfattar analys av händelsestatistik, okulärbesiktning och intervjuer med nyckelpersoner. Resultatet från trygghetsanalyserna blir ett förslag på prioritering av förbättringar inom respektive station.

> Trygghet i kollektivtrafiken är resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik.

Trygghetscentral och trygghetsnummer

Via trygghetsnumret når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser. Trygghetsresurserna utgörs av trygghetsvärdar, ordningsvakter, egendomsväktare och dessutom ungdomsvärdar som kommer från organisationen Lugna Gatan (Fryshuset). Under 2018 påbörjades ett arbete för att utveckla en chattapplikation som ett komplement till trygghetsnumret. Antalet inkommande samtal till trygghetsnumret har ökat successivt i takt med att numret blivit mer känt bland resenärer. Utöver trygghetsresurserna har trafikförvaltningen ett nära samarbete med trafikentreprenörer, polis, SOS-alarm, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer. Tillsammans med dessa skapar trygghetscentralen ett nätverk för trygghet i kollektivtrafiken.

Förebyggande arbete för minskad skadegörelse

”Helt och rent” är en viktig princip i arbetet med trygghet, eftersom det leder till både ökad trivsel och trygghet. Förebyggande arbete för att minska skadegörelse är därför väldigt viktigt för att öka tryggheten och för att kunna hushålla med skattemedel. Under 2018 har trafikförvaltningen arbetat på olika sätt med att öka kunskap om och förebygga skadegörelse. Exempelvis genomfördes det en konsekvensanalys av en laglig graffitivägg och graffiti event som hölls under våren 2018. Vidare har upphandlingar genomförts i tre viktiga områden: analystjänster, tekniska lösningar och egendomsväktare för att förebygga skadegörelse.

Trafikförvaltningen satsar även på innovation och utveckling inom området. Under 2018 har det startats upp ett pilotprojekt för att utveckla och testa ett automatiserat videoanalyssystem. Ambitionen är att på sikt kunna införa ett automatiserat analysprogram. Kameror i kollektivtrafiken ska upptäcka och larma vid händelser på grund av suicidalitet och händelser kopplade till obehöriga i spår.

SL:s trygghetsnummer

020 120 25 25

BEMANNAD DYGNET RUNT

72 PROCENT trygga resenärer

29 operatörer

170 TRYGGHETSRESURSER

- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- 36 780 samtal till trygghetsnumret under 2018
- Alla trygghetsresurser får två dagars utbildning i att jobba publikt samt om lagar, etik och moral

Satsning på samverkan med kommuner

För att trafikförvaltningen ska ha möjligheter att nå trygghetsmålen i trafikförsörjningsprogrammet behövs samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar på strategisk nivå. Under 2018 har en kartläggning och översyn genomförts över samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar. Målet med kartläggningen är att ta fram en långsiktig modell som går att applicera på alla kommuner och stadsdelar. Syftet är att tillsammans med kommunerna skapa fysiska förutsättningar för ett strategiskt och långsiktigt trygghetsarbete. I förlängningen vill trafikförvaltningen att kommunerna redan i tidiga planeringsskeden tar hänsyn till trygghetsaspekter och integration.

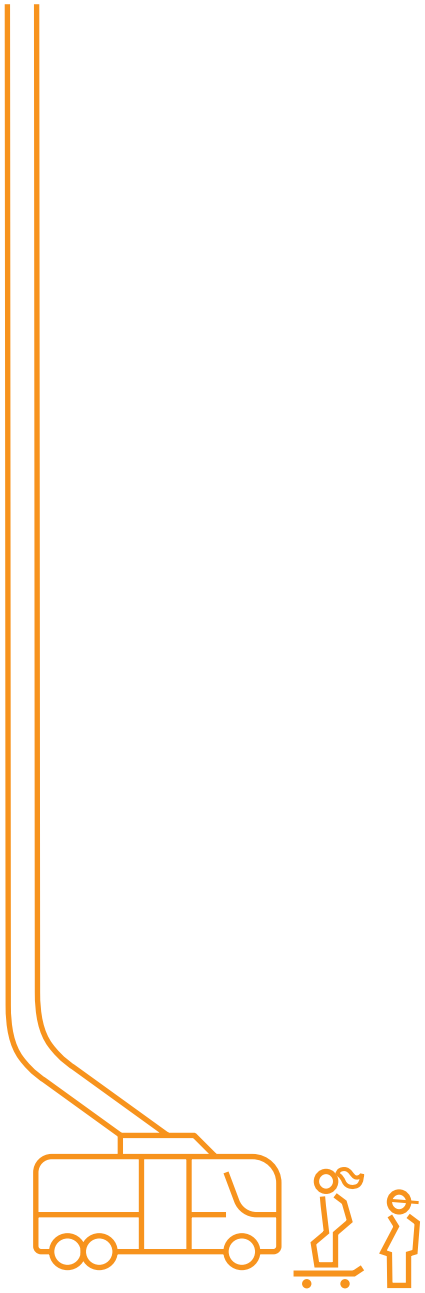
Trygghetsanalys i Högdalen

Ett exempel på lyckad samverkan blev trygghetsanalysen vid Högdalens tunnelbanestation och närområde. Trygghetsanalysen och samverkan med Stockholms

Inkomna samtal tilltrygghetscentralen

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018
Antal samtal	1 447	1 921	5 409	6 732	8 590	11 995	21 088	29 866	36 780

** Reviderad uppgift jämfört med föregående rapport; föregående redovisning redovisades preliminära uppgifter pga. byte av telefonisystem.*



stad ledde till ett sommarjobb i samband med ungdomskommissionens arbete i syfte att öka ungas medskapande i stadens trygghetsarbete. Målet med projektet var att komma fram till idéer för att öka tryggheten i närheten av Högdalens tunnelbanestation utifrån ungas perspektiv.

Gruppen av ungdomar hos Stockholm stad som arbetade med Högdalen ordnade en trygghetsvandring där uppgiften var att identifiera faktorer som skapar trygghet respektive otrygghet, exempel på otrygghet är dålig belysning eller skadegörelse. Med hjälp av enkäter och intervjuer och den information som samlades in på plats kom kommissionen fram till att det som orsakade otrygghet var att svårigheter att hitta i området, ljussättning och en känsla av oordning. För att öka trygghetskänsla skapades ”Högdalens ledstjärna”, vilket är ett innovativt koncept bestående av ljus, ljud och djur för att det ska bli lättare att hitta och skapa en mer ordnad och ljusare miljö i Högdalen. Arbetet med att driftsätta och förverkliga idéer som togs fram av ungdomarna drivs av Stockholms stad och fortsätter även under 2019.

Branschföreningen Svensk kollektivtrafik

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

Medverkan på We Are Sthlm

För 14:e året i rad medverkade trafikförvaltningen på **We Are Sthlm**, en ungdomsfestival med målgruppen ungdomar 13–19 år. Syftet med medverkan är att skapa en positiv och långsiktig relation till den prioriterade målgruppen barn och unga så att de fortsätter att resa kollektivt även när de uppnår körkortsåldern. Under festivalen arbetar trafikförvaltningen med att öka kännedomen om trygghetsnumret och uppmuntra till dialog. Dialogen handlar både om vad trafikförvaltningen kan göra för att öka tryggheten i kollektivtrafiken men också vad ungdomarna själva kan göra.

Kollektivkurage

Eftersom trafikförvaltningen inte kan ha trygghetsresurser överallt dygnet runt krävs det att resenärerna hjälper till att uppmärksamma trygghetscentralen vid otrygga situationer. Årets trygghetskampanj hade därför temat ”kollektivkurage”, som betyder att visa civilkurage i kollektivtrafiken.

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

Alla större kampanjer följs upp med en kampanjmätning. Enligt resenärerna är det här den bästa kampanjen sedan 2015 när man började mäta, och effekten blev cirka 35 procent fler samtal till trygghetscentralen under kampanjperioden.

Tillgänglighet

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällslivet. Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är central i kollektivtrafiken.

Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag till år 2030 (exklusive historiskt tonnage). Det är ett mycket ambitiöst mål som trafikförvaltningens tillgänglighetsstrateger och funktionshindersorganisationer har tagit fram tillsammans. Målet innebär att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken.

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

De fem momenten utgår ifrån lagkrav och kompletterande krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Under 2018 har en nollmätning av tillgängligheten, utifrån ett stort antal parametrar, genomförts och en tillgänglighetsdatabas har upprättats. Mätningen utgår från all spårtrafik (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna. Resultatet av nollmätningen uppgick till 71 procent vilket ger ett bra utgångsvärde för fortsatta mätningar.

Ledsagning och väskbärning

Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av. Där kan resenären boka ledsagning, få hjälp med tillgänglighetsgaranti[3] samt få information om tillgänglighetsanpassningar och råd om sin resa. Sedan 2009 erbjuds ledsagning, en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken.

Sommaren 2018 startades två pilotprojekt ”Ledsagning buss till buss” på de 100 största bytespunkterna och erbjudande om ”Väskbärning” i samband med ledsagningsbeställning till och från SL-trafik på Stockholms central.

Teckenspråksfilmer

Trafikförvaltningen har under 2018 tillsammans med Hörselskadades riksförbund tagit fram underlag för teckenspråksinformation. Fakta har sammanställts i 15 stycken teckenspråksfilmer som kommer att publiceras på **www.sl.se**. Huvudfokus är information om villkor och biljetter samt bestående allmängiltiga fakta.

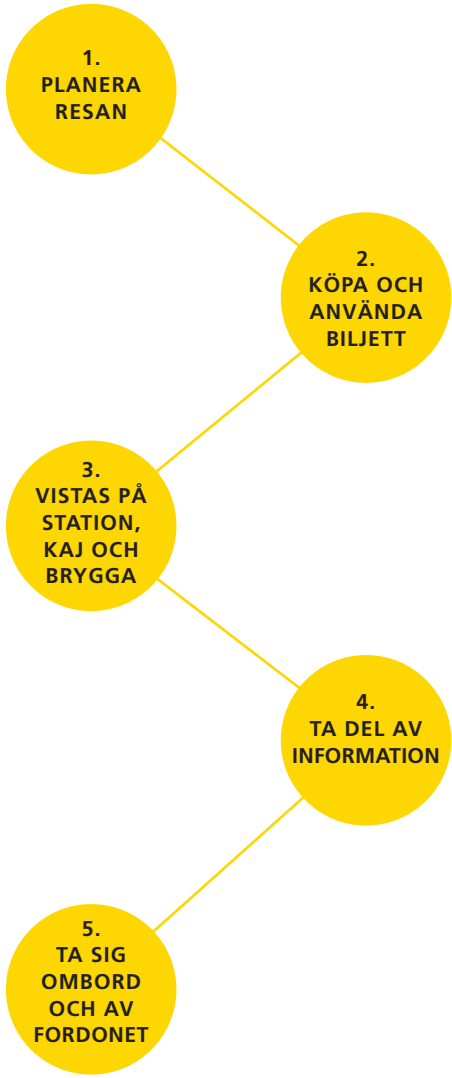
Utbildning

Alla medarbetare på trafikförvaltningen och all kundnära trafikpersonal utbildas i tillgänglighets- och bemötandefrågor. Utbildningen är lärarledd och genomförs i samverkan med länets funktionshindersorganisationer. Under utbildningen får deltagarna själva testa hur det kan vara att exempelvis vara synsvag/blind eller rullstolsanvändare i kollektivtrafiken. Som ett led i detta arbete har även biljettkontrollanter och fältpersonal som delar ut enkäter ombord på fordon under 2018 fått denna utbildning.

Stor internationell konferens

I början av oktober 2018 deltog trafikförvaltningen på en stor internationell konferens i Bryssel om tillgänglig turism. Ditte Kahlström Jansson som är tillgänglighets-

Fem moment som ingår i målet om full tillgänglighet



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

strategen på trafikförvaltningen berättade om arbetet med att tillgänglighetsanpassa biljettmaskiner (validatorer) och om vikten av att göra rätt från början i alla steg från planering till färdig produkt. Internationellt sett har trafikförvaltningen kommit långt avseende enhetliga tillgänglighetslösningar som gäller för samtliga trafikslag.

Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2030. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, bland annat i samband med renovering av fartyg.

Yxlan, sjötrafikens nya isgående fartyg, är det andra helt tillgänglighetsanpassade fartyget. Det är byggt helt enligt krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Under vintern 2018 kommer Yxlan börja trafikera Stockholms norra skärgård.

Under 2018 har en omfattande inventering genomförts av fartygens tillgänglighetsanpassning. Vid inventeringen kontrollerades vilka av kraven i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som respektive fartyg lever upp till. Resultatet utgör underlag för omfattande åtgärdsplaner.

Jämlikhet och jämställdhet i kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Arbetet med jämställdhet och jämlikhet är viktigt för att invånarna ska kunna påverka och delta i samhället på lika villkor.

Utbildning

Utbildning i social hållbarhet är sedan 2016 obligatorisk för samtliga nyanställda. Utbildningen ger kunskap om trygghet, jämställdhet, barnkonventionen, tillgänglighet, normkritiskt perspektiv, jämställdhetsintegrering, barnperspektivet, HBTQ-frågor och kopplingen till hållbar utveckling. Utbildningens innehåll har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningens egen personal, intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och trafikentreprenörer. Utbildningen är lärarledd och genomförs ihop med utbildningen om tillgänglighets- och bemötandefrågor som har koppling till varandra. Sedan 2016 ställs också krav på att de entreprenörer som trafikförvaltningen träffar avtal med ska genomgå motsvarande utbildning.

Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare

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

Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

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

Ökad jämställdhet och jämlikhet med hjälp av samlade effektbedömningar

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag. Målet är att planering och utveckling av kollektivtrafiken bidrar till en jämställd och jämlik region genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. För att säkerställa att nyttan från investeringarna fördelas rättvist arbetar trafikförvaltningens analyssektion med att identifiera, mäta och beskriva nyttor och effekter med olika utbyggnadsprojekt. Detta görs genom att titta på hur restidsnyttorna fördelar sig mellan olika områden men också hur jämställdhet, tillgänglighet eller folkhälsa påverkas. Analyssektionen som arbetar med omvärldsanalys, kundundersökningar, trafikanalys och samhällsekonomi på trafikförvaltningen har en unik samlad kompetens.

Under året har trafikförvaltningen påbörjat arbetet med att utveckla nya verktyg för samlade effektbedömningar i samverkan med projektledare och experter inom hållbar utveckling. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken.

Vid stora investeringar där trafikförvaltningen söker statlig medfinansiering kräver Trafikverket att en samlad effektbedömning genomförs. Analyssektionen bedömde att det arbetssättet kunde appliceras på alla stora investeringar, även de som inte Trafikverket är inblandade i. Under 2018 har därför ett arbete pågått med att utveckla Trafikverkets arbetssätt för effektbedömningar till den egna verksamheten. Medarbetarna på sektionen identifierade bland annat ett behov att fånga upp hållbarhetsmål som jämlikhet och jämställdhet i investeringsbesluten.

Huvudfokus har varit att anpassa måldanalysen till trafikförvaltningens behov. Analyssektionen utgår i de egna målen från trafikförsörjningsprogrammets mål och fokusområden, målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan samt nationella mål. Syftet är att på ett övergripande och objektivt sätt kunna jämföra olika investeringar mot varandra. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken. Bedömningen av projekt ska svara på om den föreslagna åtgärden bidrar till en långsiktig hållbar transportförsörjning genom att beskriva hur utvecklingen av transportsystemet påverkar ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. I alla studier ska en bedömning av måluppfyllelse för den föreslagna åtgärden genomföras. För att arbetssättet ska bli riktigt bra och användbart har ett samarbete och förankringsarbete skett med bland annat analytikerna, projektledarna och experter inom hållbar utveckling. Målsättningen är att arbetssättet redan 2019 ska vara en del av trafikförvaltningens studiehandbok, vilket betyder att alla projekt som omfattas av studiehandboken måste genomföra samlade effektbedömningar.

> Kollektivtrafiken ska bidra till en jämställd och jämlik region genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för alla utifrån olika behov och förutsättningar.

Omarbetning av Riktlinjer Social hållbarhet

Nu har uppdateringen av Riktlinjer Social hållbarhet färdigställts. Det har varit ett omfattande arbete som pågått sen våren 2017. Bakgrunden till uppdateringen är nya krav och mål från landstinget och förvaltningen samt ökat fokus på dessa frågor i omvärlden.

Mål för social hållbarhet som omfattar trafikförvaltningen finns i en rad viktiga styrdokument som trafikförsörjningsprogrammet, Stockholmsregionens utvecklingsplan, landstingets budget, den nya politiska plattformen samt kommande Stockholms läns landstings riktlinjer för åtgärdsval och investeringsprocess. Därutöver finns det nya branschgemensamma krav samt krav på tillämpning av landstingets uppförandekod för leverantörer i upphandling av varor och tjänster.

Sektionen för hållbar utveckling har ansvarat för uppdateringsprocessen. Den startade med en kartläggning av nuläget. Kartläggningen utfördes i samarbete med projektledare från investeringsprojekt och två examensarbetare. Studenterna granskade tillämpning av det sociala perspektivet i investeringsprojekt. De tittade på vilka sociala aspekter som fanns med vid beslut och kom till slutsatsen att kraven måste in tidigt i processen för att säkra finansiering och tydlighet i projekten.

De viktigaste nyheterna i den nya riktlinjen är de krav som ställs i studier och projekt, på styrning av sociala frågor. Det ska finnas en samordnare inom social hållbarhet, sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras och planer för social hållbarhet och rapportering ska tas fram. En gemensam metod för hur sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras ingår i riktlinjerna. Det har tydliggjorts att landstingets uppförandekod ska tillämpas och krav inom ämnesområdena trygghet, barn och nationella minoriteter ska finnas. Innan beslut fattades om riktlinjen föregicks den av en omfattande remiss och förankringsprocess.

Gemensamma upphandlingsriktlinjer

Trafikförvaltningen har i samarbete med Skånetrafiken och Västtrafiken tagit fram förslag på gemensamma upphandlingsriktlinjer för socialt ansvarstagande. Exempel på identifierade områden är upphandling av entreprenörer inom trafik, fordon och biljettkontroll. Utkastet inkluderar en omfattande kravlista, som varje trafikhuvudman har frihet att anpassa efter sina aktuella förutsättningar. Trafikförvaltningen har i samband med omarbetning Riktlinjer Social hållbarhet tydliggjort att de sociala kraven ska tillämpas i upphandling.

Sociala konsekvensbeskrivningar

Under året har sociala konsekvensbeskrivningar (SKB), genomförts vid ett antal studier, planer och utredningar. SKB har exempelvis tagits fram i elbussutredningen, med särskilt fokus på sociala förhållanden vid batteritillverkning. Kartläggning av de sociala frågorna har också genomförts vid framtagning av utvecklingsplan för Saltsjöbanan och i planeringsstudie för upprustning av södra Götgatan.

Inför genomförandeprojektet gällande byte av tätskikt i tunnelbanan vid södra Götgatan togs det fram en beskrivning av sociala aspekter som projektet kan påverka i byggskedet. Några exempel är tillgänglighet och orienterbarhet på gatuplan och i stationer för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning samt säkerställandet av trygghet på väg till och från kollektivtrafiken. Förslaget till genomförandeprojekt innehåller krav och rekommendationer på hur dessa frågor ska hanteras i nästa skede.

Vid SKB i elbussutredningen har fokus främst varit batteritillverkningen. Anledningen är de stora sociala riskerna till följd av konfliktmineraler. Detaljerade krav och exakt hur de identifierade sociala konsekvenserna ska hanteras vid införande av elbussar kommer att utredas i nästa skede i utredningen. Tydliga krav och uppföljning av hur väl leverantörerna följer Stockholms läns landstings uppförandekod är avgörande för att minimera sociala konsekvenser vid batteritillverkning. En viktig del av en social konsekvensbeskrivning är dialog med resenärer, invånare och andra intressenter.

Utbyggnaden av tvärbanans Kistagren

Utbyggnaden av Kistagrenen är högintressant när det kommer till social hållbarhet. Storleken på projektet lockar internationella företag. Projektet förväntas ge positiva konsekvenser i form av kortade restider för många av de som bor, arbetar, studerar eller besöker platser längs banan.

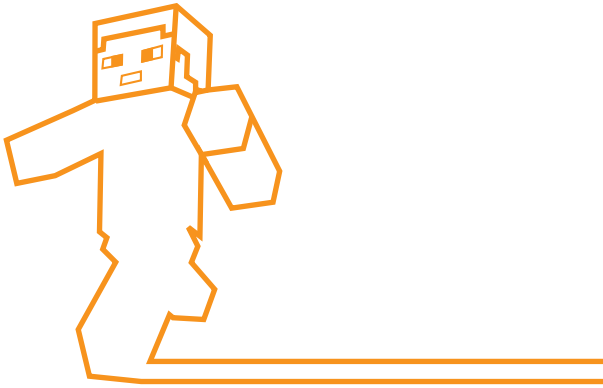
Social hållbarhet genomsyrar också det dagliga arbetet inom projektet. Ambitionen är att ligga i framkant när det gäller sociala krav. Resandet med Kistagrenen förväntas bli omfattande då några av regionens mest betydelsefulla utvecklingsområden ligger längs sträckan. Denna gren av tvärbanan kommer att bli 8 kilometer lång, ha 10 nya hållplatser fördelade i tre olika kommuner. Förlängningen av tvärbanan planeras öppna för trafik i tre faser, 2020 till Bromma flygplats, 2021 till Ursvik och 2023 till Helenelund. En resa med tvärbanan mellan Alvik och Helenelund beräknas ta 23 minuter.

Inom Program tvärbanan Kistagrenen tillämpas sociala krav i upphandling som utgår från Riktlinjer Social hållbarhet, men går i vissa frågor steget längre. Antidiskrimineringsarbete, systematiskt arbete i leverantörsledet samt sysselsättning är exempel på områden som kravställs. Sysselsättningskraven innebär att entreprenören ska erbjuda praktikplatser till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. En utvärdering av sysselsättningskraven som genomförts visar att de tillfrågade företagen i branschen ställer sig positiva till sysselsättningskraven. Programmet samarbetar med arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholms stad som kan stödja entreprenören med matchning av kandidater.

Inom programmet pågår ett aktivt arbete för att motverka risken för korruption. Arbetet innebär ett systematiskt arbete med ökat fokus på kontroll, uppföljning och transparent rapportering.

En viktig förutsättning för social hållbarhet är att boende och framtida resenärer är delaktiga i projektet. Vilket bland annat är avsikten med medborgarprojektet ”Vi är Kistagrenen” som genomförs i samarbete med Unga Berättar som är en del av Kulturskolan, Stockholm stad. Syftet är att bidra till ökad sammanhållning och identitet genom att unga från områden längs Kistagrenens sträckning får delta i gestaltning av ett område med inspiration från sina närområden.

I ett annat projekt arbetar 120 elever i femte klass från tre skolor i Sundbybergs stad med att bygga Kistagrenen i Minecraft[4]. Avsikten är bland annat att eleverna ska lära sig om Tvärbanan Kistagrenens utbyggnad och om trafikförvaltningens verksamhet. Dessutom genomförs projektet som en del av elevernas undervisning inom exempelvis samhällskunskap, svenska och matematik. Projektet har ett gemensamt avslut där eleverna från de olika skolorna får träffas och se varandras skapelser.



[4] Minecraft är ett byggdataspel som låter spelaren utforska och omvandla en värld i byggblock.

6 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

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

Principerna i Global Compact[5]

- **Princip 3** Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.
- **Princip 6** Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.

Relaterade Agenda 2030 mål[6]



Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för alla medarbetare inom trafikförvaltningen och för leverantörer. Sedan länge arbetar trafikförvaltningen med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. De viktigaste verktygen för det omfattande arbetet utgörs av Stockholms läns landstings personalpolicy, folkhälsopolicy samt jämställdhets- och mångfaldsarbetet. Trafikförvaltningen följer landstingets policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Som arbetsgivare samverkar och förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de fackliga organisationerna (Vision, SACO och Ledarna). Verksamheten omfattas av Sveriges Kommuner och Landstings kollektivavtal.

Antal fackligt anslutna, trafikförvaltningen

	2016	2017	2018
Vision	186	185	211
Saco	283	298	296
Annan	79	92	92
Ej organiserade	179	161	162
Vill ej uppge/svarar ej	Okänt	31	38

> Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för alla medarbetare och för leverantörer.

[5] FN Global Compact principer, se sidan 51.
[6] Agenda 2030 mål, se bilaga 3.

Vid utgången av 2018 var 824 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 767 tillsvidareanställda samt 57 visstidsanställda. Antalet nyanställda externa medarbetare (tillsvidare) under 2018 var 123 varav 68 var kvinnor och 55 män.

Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2016–2018

	2016	2017	2018
Antal i ledningsgrupp totalt	**8**	**11**	**11**
-varav män	3	4	4
-varav kvinnor	5	7	7
Antal chefer totalt	**57**	**66**	**87**
-varav män	23	29	41
-varav kvinnor	34	37	46
Antal tillsvidareanställda totalt	**655**	**718**	**819**
-varav män	311	340	385
-varav kvinnor	344	378	434

Lönefördelning inom trafikförvaltningen (medellöner per 31 december)

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

Mål och indikatorer

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

Beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2018	Mål 2018
Stolta och motiverade medarbetare (SLL medarbetarindex)	77	≥ 76	78	77
Mål- och resultatorienterade chefer (SLL ledarskapsindex)	78	≥ 75	77	78
Totalindex* stolta och motiverade medarbetare (SLL)	75	≥ 73	74	75

* Läs mer på sidan 33, Medarbetarenkät 2018.

Risker inom personalområdet

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

- Kompetensförsörjning
- Arbetsmiljö/arbetsbelastning
- Personalomsättning

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

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga medarbetarundersökningar för att följa upp upplevelsen av hur arbetssituationen är för medarbetarna och hur uppfattningen kring förvaltningen som arbetsgivare är. För att säkerställa en god arbetsmiljö används det som kommer fram i undersökningen som grund för handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten.

Trafikförvaltningen har en målsättning att ligga på maximalt 10 procent i personalomsättning. Förvaltningen når inte målet utan ligger på 12,0 procent för 2018, detta kan bland annat förklaras av att det råder en hög omsättning inom arbetsmarknaden i Stockholm. Avgångsintervjuer hålls regelmässigt för att ta reda på och systematiskt arbeta med de orsaker som gör att medarbetare väljer att lämna trafikförvaltningen.

Genomförda aktiviteter 2018

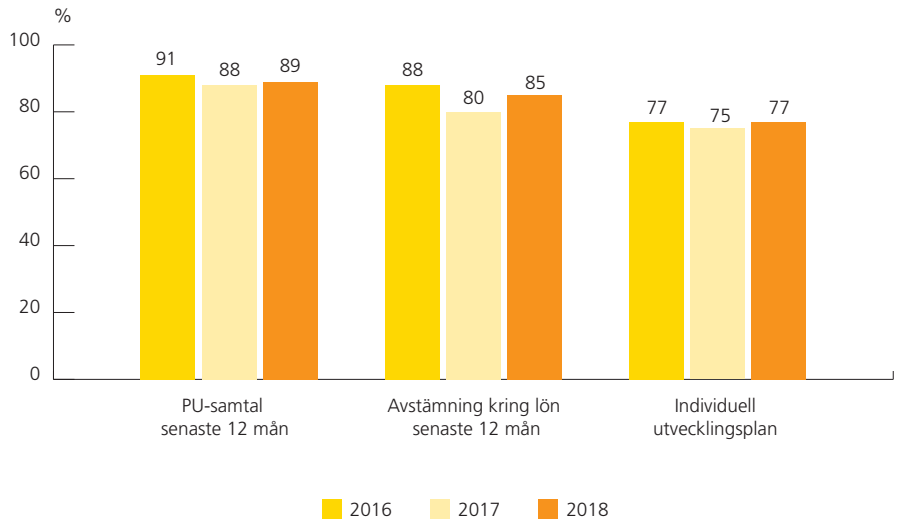
Medarbetarenkät 2018

I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån stabilt på en god nivå. Detta trots att arbetsbelastningen inom förvaltningen har varit hög och förändringsarbete pågår på många ställen i verksamheten. Det index som mäter motivation och hur trafikförvaltningen upplevs som arbetsgivare (MMI) ligger också stabilt på en god nivå. Utvärdering av chefer i medarbetarenkäten visar på ett bra och hållbart ledarskap.

2018 besvarades medarbetarenkäten av 93 procent av alla anställda vilket visar på ett högt engagemang hos medarbetarna och ger ett rättvisande resultat att arbeta vidare med i handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten. De som tycker att arbetsbelastningen är rimlig har sjunkit något. Uppfattningen att arbetet sker utifrån förvaltningens värderingar (i år utifrån samverkan, pålitlighet, öppenhet och kompetens) har ökat något. 89 procent har haft utvecklingssamtal och 85 procent har stämt av lönen de senaste 12 månaderna. 77 procent av medarbetarna har en individuell utvecklingsplan.

I externa mätningar genomförda av Nyckeltalsinstitutet (AVI och JÄMIX) jämförs trafikförvaltningen med övriga aktörer på arbetsmarknaden avseende olika personalnyckeltal. Årets resultat på 131 poäng (av 180 möjliga) visar att trafikförvaltningen ligger på god nivå jämfört med externa tjänsteföretag som finns med i benchmarking urvalet.

Utvecklingssamtal (PU-samtal), avstämning lön och utvecklingsplan (deltagande i procent)



Värderingarna i fokus

En förutsättning för att förvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Som ett led i arbetet med att skapa en god kultur på arbetsplatsen har medarbetarna inom trafikförvaltningen varit med och tolkat och implementerat de nya gemensamma värdeorden Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är ett prioriterat område i trafikförvaltningens verksamhetsplan. Under året har 85 medarbetare bytt tjänst internt vilket motsvarar en tredjedel av alla tillsättningar som gjorts under året. Detta är mycket positivt ur ett utvecklingsperspektiv för såväl medarbetare som organisation. Trafikförvaltningens bemanning består av såväl anställda som av konsulter eftersom volymen av investeringsverksamheten varierar över tid. Ett fokusområde för trafikförvaltningen är att öka den egna bemanningen i förhållande till antalet konsulter. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med konsultväxling. I första hand har konsultväxling skett av styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Syftet är att få en mer

ändamålsenlig balans mellan egen och inhyrd kompetens. Ett annat inspirerande inslag i verksamheten är de intressanta och utvecklande examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv.

Ledarskapsutveckling

För att trafikförvaltningen ska klara av sitt uppdrag nu och i framtiden behövs rätt bemanning, med bibehållen och utvecklad kompetens. Under året som gått har trafikförvaltningen därför förnyat sitt program för ledarskapsutveckling, dels för att möta kompetenskraven och dels för att passa in i den landstingsgemensamma strukturen för ledarskapsutveckling som bland annat innefattar handledning i grupp för chefer på samma nivå och i nätverk för unga chefer (upp till 36 år).

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

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

1. Introduktion bland annat med förvaltningschefens förväntningar och verksamhetens vision och värderingar. Blocket ska ge förståelse för vad som ingår i chefsrollen samt vilka verktyg och stödsystem som finns att tillgå.
2. Block två behandlar arbetsgivaransvaret med bland annat kopplingen till att politiken styr, arbetsrätt, personalansvar och insikt i de lagar, riktlinjer och principer som styr arbetsgivarrollen.
3. I tredje blocket arbetar deltagare med ledarrollen, med bland annat målarbete, leda sig själv och andra, kommunikation, feedback och ökad förmåga att leda i överensstämmelse med fattade beslut, organisera och utveckla verksamheten inom givna ekonomiska ramar och fastställd verksamhetsplan samt ökad insikt om eget och andras beteende som grund för både ett gott ledarskap och medarbetarskap.
4. Sista momentet ska ge ökad kunskap om landstingets uppdrag och styrning samt landstingsledningens syn på ledarskap. Denna heldag ökar möjligheten till lärande nätverk då det är en landstingsgemensam dag.

Hälsofrämjande arbete

”Hälsospåret” är ett aktivt arbete att uppmuntra olika former av hälsofrämjande aktiviteter på arbetstid. Aktiviteter inom Hälsospåret har tidigare haft en tonvikt på fysisk aktivitet men under senaste åren har konceptet utvidgats och rör hälsa i ett vidare perspektiv. Temat för året har varit Hållbarhet. Verktyg för att hantera arbete och stress på ett mer hållbart sätt och möjlighet att följa med på konstvandring eller gå på improvisationsteater. I samband med hälsoundersökningen har ett pilotförsök genomförts för att erbjuda medarbetare som ligger i riskzonen för ohälsa att komma igång med en hälsosammare livsstil genom att delta i ett projekt med coach och personlig tränare i grupp.

Mångfald på arbetsplatsen

HR-avdelningen har till följd av ny lagstiftning förändrat förvaltningens rekryteringsprocess för att undvika diskriminering. Rekrytering är en komplex process med en uppenbar risk att välja bort en kompetent person utan att ens vara medveten om det. Förändringarna rör tydligare mallar, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerade arbetssätt. Utbildning och workshops för förvaltningens chefer har också genomförts under året.

Samlokalisering

Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som kommer att ske av de centrala förvaltningarna inom landstinget under 2019. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske mellan förvaltningarna.

Under 2018 har det genomförts informationsmöten inför samlokaliseringen och behovsanpassning av kontorsmiljöer. Medarbetare har dessutom möjlighet att följa arbetet, lämna in synpunkter, ställa frågor och få svar via en särskild intranät hemsida.

7 Resan mot världens mest klimatsmarta kollektivtrafik

Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. Men trafikförvaltningen arbetar aktivt för miljön och en hållbar framtid på många andra sätt utöver det. Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs av biobränslen eller el som kommer från förnybara källor. Trafikförvaltningen arbetar också proaktivt för att effektivisera energianvändningen i både fordon och fastigheter. Mycket stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna. Dessutom är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

Principerna i Global Compact[7]:

- Princip 7 Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- Princip 8 Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- Princip 9 Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Relaterade mål i Agenda 2030[8]:



Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga och effektivisera. Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet är Riktlinjer Miljö och Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjer Miljö beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras.

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

[7] FN Global Compact principer, se sidan 51.
[8] Agenda 2030 mål, se bilaga 3.

KLIMATPÅVERKAN SL-TRAFIKEN*:

10 g CO_2e

PER PERSONKILOMETER

*GENOMSNITT FÖR HELA TRAFIKEN



89



procent av energin i våra fastigheter kommer från förnybara källor



Våra **pendeltåg, t-banor och lokalbanor** drivs av

100% REN EL

Mål och indikatorer

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

Beslutade mål och utfall

	Utfall 2017	Utfall 2018	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel, procent	49 [a]	49	51,5	54
Andel förnybar energi i kollektivtrafik, procent	91	91	95	100
Andel förnybar energi i fastigheter, procent	85 [b]	89 [b]	95	100
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basårsvärde 2011, procent	10 [c]	11	10	15
Minskad energianvändning i fastigheter, procent	8,8 [b]	7,5 [b]	10	30
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll jämfört med basårsvärde 2017, procent	Basår	21	30	-
Andel miljöbedömda material och produkter som används vid byggnation, procent	84 [d]	97 [d]	50	-
Andel miljöbedömda byggmaterial och produkter som uppfyller kriterier för ”accepterad” eller ”rekommenderad” enligt Byggvarubedömningens kriterier, procent	81	83	90	-
Minskat utsläpp av partiklar, procent	42	40	50 [e]	75
Minskat utsläpp av kväveoxider, procent	48	51	50 [e]	75
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	Utredning pågår -			Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.

a) Kollektivtrafikens marknadsandel enligt resvaneundersökningen 2015, nästa undersökning är planerad att genomföras 2019.

b) I nuläget saknas helt tillförlitliga siffror för energiförbrukningen. Siffrorna för 2017 och 2018 års energiförbrukning och andel förnybar energi är därför baserade på den procentuella förändringen av energiförbrukning mellan år. Justerat värde för 2017.

c) Omräknat efter granskning och kvalitetskontroll.

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

e) Dessa indikatorer har år 2021 som etappmål enligt miljöprogrammet.

Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

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

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att samla in miljödata och genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att miljömålen nås i tid. Läs mer om genomförda aktiviteter och resultat för 2018 i följande avsnitt.

Ökat kollektivt resande

Växande stad

En av trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hänga med. År 2030 beräknas antalet invånare i regionen ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner till närmare 2,9 miljoner. En ökad befolkningsmängd innebär ett ökat tryck på trafiksystemen i länet. När Stockholm växer måste därför kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver. Ur ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt.

Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för att bibehålla andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Regionbildningen

Från årsskiftet 2018/2019 tar landstinget över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär att landstinget får ett utökat uppdrag bland annat för frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. För att regionen ska uppfattas som en part och tala med en röst är det extra viktigt att förvaltningarna samverkar och har en gemensam hållning i kontakt med kommunerna. Under 2018 har ett arbete påbörjats med att se över kommundialogen.

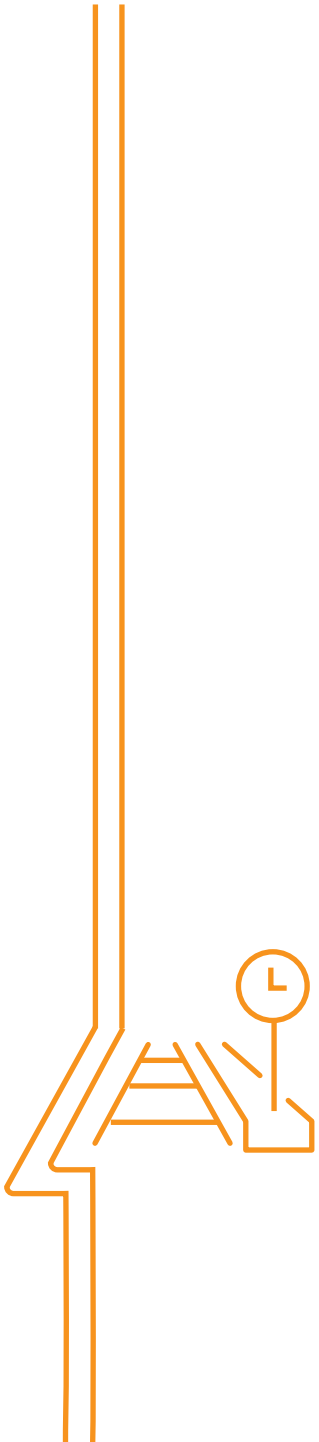
Samverkan med kommuner

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna. Kommunerna har planmonopol och ansvarar för den fysiska planeringen. För en effektiv kollektivtrafiklösning måste trafikförvaltningen involveras tidigt i den kommunala planeringsprocessen. Därför har trafikförvaltningen och kommunerna en kontinuerlig dialog kring kommunernas planerade samhällsutveckling och tänkta exploateringsområden med syfte att arbeta för en hållbar utveckling där bostäder, verksamheter och infrastrukturen för kollektivtrafik stödjer varandra. En tät bebyggelse medför underlag till en effektivare kollektivtrafik i jämförelse med en väldigt utspridd bebyggelseutveckling. Så många potentiella resenärer som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektivtrafik.

Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län

Under 2018 påbörjades en revidering av Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Riktlinjen reglerar bland annat hur många bostäder som måste byggas för att det ska bedömas som ett tillräckligt resenärsunderlag för att trafikför-





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

Framkomlighetskommissionen

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

Ny trafikplan och nya trafiksystem

Under 2018 har ett arbete påbörjats med att ta fram en ny trafikplan som har 2050 som horisontår, planen beräknas bli klar under 2020. Den huvudsakliga frågan att besvara i den nya trafikplanen är hur kollektivtrafiken i regionen bör planeras för att nå målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan och trafikförsörjningsprogrammet. Trafikplan 2050 ska säkra en systemsyn på kollektivtrafikens utveckling och korrelation mellan mål respektive åtgärder. Det finns även ett behov för landstinget att kommunicera en målbild - dvs hur målen ska nås fysiskt och geografiskt till övriga regionala aktörer.

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

Nya pendelbåtslinjer

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

Resenärsstatistik

För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in

och viktas i drivkraftsanalyser som ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag. Analyssektionen samarbetar med trafikavdelningen och kommunikation avseende analyser och prognoser för hur kunderna vill resa i framtiden. Målet är att trafikförvaltningen själva ska kunna genomföra fler analyser utifrån befintlig fakta i stället för att köpa tjänsten. Under 2018 har även ett arbete gjorts med att utveckla analysmodeller så att flera parametrar än restidsvinster och förluster kan värderas och redovisas i samlade effektbedömningar.

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

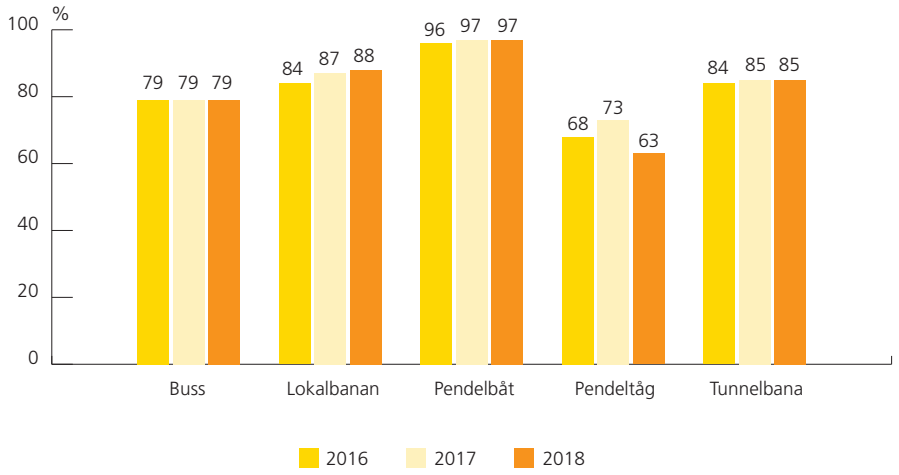
Upplevd kvalitet i kollektivtrafiken

Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning som mäter nöjdheten bland resenärerna. Undersökningen genomförs för att säkerställa kontinuerlig verksamhetsuppföljning och avtalsreglering. Genom kundundersökningens resultat kan trafikförvaltningen få kunskap om resenärernas nöjdhet och följa utvecklingen över tiden. Mätningen omfattar nöjdheten med resan och nöjdheten med turtäthet, tidhållning, störningsinformation, städning av fordon och stationer, trängselsituationen ombord på fordonen, personalens bemötande och förmåga att svara på frågor samt förares körsätt.

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

Resenärernas nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken ligger på en stabil hög nivå på 80 procent. Bussresenärer har en nöjdhet på 79 procent. Lokalbanornas och

Andelen nöjda resenärer i procent per trafikslag

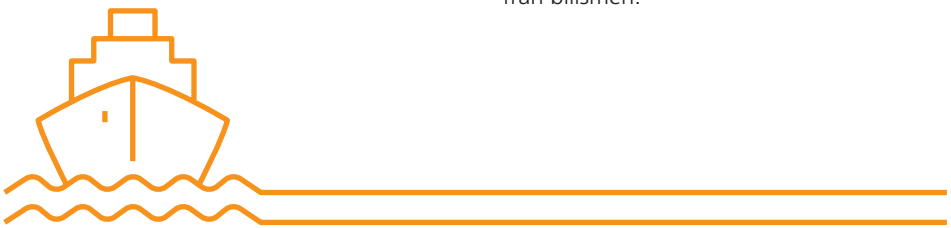


> I en växande Stockholmsregion kommer fler att behöva resa till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta skapar stora utmaningar för transportsystemet.

pendelbåtarnas resenärer har hög nöjdhet på 88 respektive 97 procent. Pendeltågsresenärernas nöjdhet ligger på 63 procent vilket är en viss återhämtning efter ett fall i nöjdhet december 2017 som härleds till problem med införande av ny tidtabell, trafikering av citytunnel, införandet av nya tåg och underhållsproblem. Den tydligaste nöjdhetsökningen över tid avser tunnelbanan som från år 2014 till 2018 ökat från 78 procent till 85 procent.

Ökat resande med pendelbåtstrafik

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



Klimat och förnybar energi i trafiken

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

Energistrategier

Sverige är världsledande i omställning till biodrivmedel och SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige. Vid övergången till förnybara drivmedel har trafikförvaltningen arbetat utifrån en drivmedelsstrategi som bygger på att använda flera olika drivmedel. Syftet med strategin är att driva utvecklingen av förnybara drivmedel samtidigt som det är ett sätt att minska riskerna.

Biodiesel kan antingen bestå av HVO[9] som baseras på restprodukter eller av RME[10] som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara. HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än bränslebolagen har kapacitet att leverera, risken är därför stor för att priset kommer öka. I denna prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Det finns även en farhåga att förändringar i lagstiftningen avseende ingående komponenters klassning och spårbarhet under en övergångsperiod kan minska tillgången av ”godkänd” HVO på marknaden. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende markanvändning. Eftersom RME är baserad på grödor konkurrerar den med livsmedelsproduktionens behov av mark.

[9] Hydrerad Vegetabilisk Olja,

[10] Rapsmetylester

Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Sedan början av 2017 går 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil andel (RME och etanol). Under hösten 2018 fick en av SL:s trafikutövare problem med leveranser av biodieseln RME på grund av driftproblem hos drivmedelsleverantören. Under en tvåveckorsperiod har därmed bussarna i Norrtäljeavtalet drivits med fossil diesel.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har nu blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Att omställningen kommer i detta senare skede beror dels på att drivmedlet HVO nu kommit på marknaden, vilket sjötrafiken är hänvisad till, och dels till viss del på skattetekniska skäl som gör förnybara drivmedel dyrare inom sjötrafiken. Övergång till förnybart drivmedel är ett viktigt politiskt beslut. Sjötrafiken beräknas att nå målen som är beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan.

Genom samverkan med staden och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till mer än 15 minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen övervägs alltid byte till motorer som uppfyller strängare krav och renare drift.

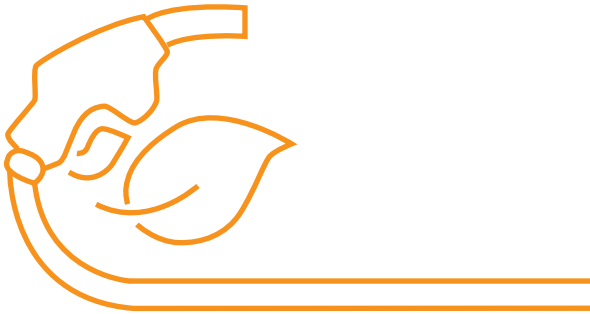
Färdtjänstens redovisning av andel förnybart drivmedel tar från och med 2018 hänsyn till den nya reduktionsplikten. Den 1:a juli 2018 infördes reduktionsplikt för bland annat diesel i Sverige. Detta får till följd att färdtjänsten endast kan redovisa riksgenomsnittet 19,3 procent förnybart drivmedel även om den faktiska inblandningen i tanken är högre. Således kommer färdtjänsten backa i mängden förnybart drivmedel jämfört med tidigare år.

Elenergin för tågdriften är 100 procent förnybar. Den produceras uteslutande av vattenkraft i enlighet med Järnvägsnätsbeskrivningen. När det gäller elförsörjning till stationer och depåer finns ett antal olika fastighetsägare och parter som har egna elabonnemang. Förutom trafikförvaltningen finns det flera andra ägare av stationer inom pendeltågstrafiken så som Trafikverket, Jernhusen och Swedavia. Rådigheten över de stationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

Förnybar energi i fastigheter

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs med biobränslen eller förnybar el. Försök med solceller som genomförts tas nu till planeringsstudie. Ett 20-tal anläggningar sätts upp med syftet att identifiera kostnaden för att spara en viss mängd koldioxid med solceller som energikälla. Två andra tekniker som utreds för att bidra till Sveriges mål om ökad förnybar energiproduktion utgör el och värmeproduktion med gasturbin för att ge bästa möjliga värme- och elproduktion samt ”gasinfra” - strålningsvärmare som minskar värmebehovet upp mot 40 procent jämfört med vanliga lösningar.

> Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi.



Mål för andelen förnybart drivmedel inom Sjötrafiken

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

Nytillskott i fartygsflottan – Yxlan

Ett nytillskott i Waxholmsbolagets fartygsflotta levererades under hösten 2018. Yxlan är det första fartyget hos Waxholmsbolaget som levererats med både energi- och materialdeklaration samt en skrotningsplan. Fartyget har utformats för att effektivt kunna transportera både resenärer och gods. Yxlan är dessutom isgående och tillgodoser trafikbehovet året runt i Stockholms norra skärgård.

För att begränsa miljöpåverkan och minska energiåtgången är fartyget försett med dieselelektrisk hybriddrift. Detta innebär att fartygets dieselgeneratorer kompletteras med batterier. Generatorerna kan köras på förnybart drivmedel och uppfyller den senaste standarden för marina motorer, IMO Tier III, som ger betydligt renare drift. Fartyget är dessutom väl isolerat, inrett med hållbara material och uppfyller i princip alla landstingets högt ställda miljökrav.

Yxlan är också helt tillgänglighetsanpassat enligt Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Alla väsentliga funktioner finns samlade på huvuddäck, såsom cafeteria, toalett anpassad för rullstol och lastutrymme. Det har varit en utmaning att kombinera bra isgående förmåga med det låga djupgående som krävs för att kunna gå in till alla ”grunda” bryggor i det aktuella trafikområdet.

> Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Sedan 2016 har det bedrivits ett omfattande utredningsarbete avseende energieffektivisering av bussar.

Energieffektivisering

Energieffektivisering i fastigheter

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

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

En utmaning i att driva energieffektiviseringsarbetet är att avtalen med trafikentreprenörer som ansvarar för drift och underhåll ser olika ut. En annan är att flera leverantörer verkar inom en depå med olika ansvar. Ambitioner i senare avtal utgår från att ge trafikentreprenörer incitament att reducera energianvändningen under hela avtalsperioden såväl i själva trafiken som i fastigheter och infrastruktur. Det handlar om att se var nyttan respektive kostnaden finns, på kort och lång sikt, och lägga kostnaden där den gör mest nytta. För att komma dit kan det krävas andra avtalskrav och en tydligare ansvarsfördelning. Under 2018 har trafikförvaltningen genomfört två större arbeten som syftar till att få bättre kontroll av effektivitet i fastigheterna.

Energikartläggning

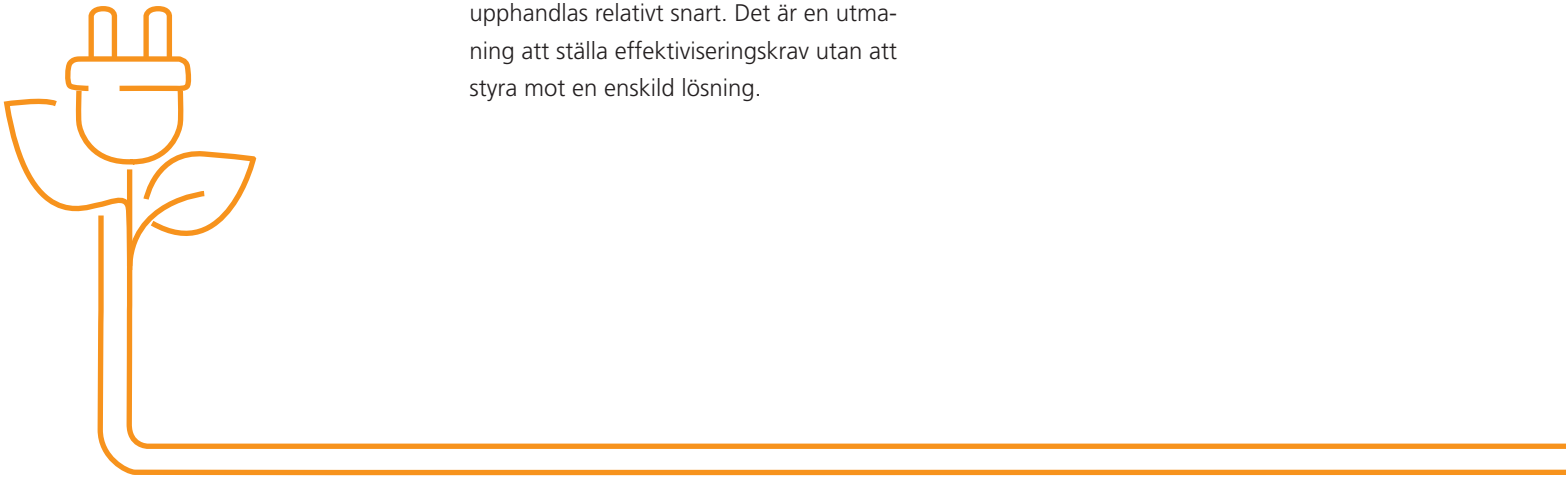
En omfattande energikartläggning i enlighet med lagstiftning om energikartläggning för flera avtal är i genomförande. Trots att det är klarlagt att lagstiftningen inte är bindande för trafikförvaltningen, har förvaltningen valt att leda genomförande av kartläggningen för att forma energiplaner som definierar vem som ansvarar för vilka åtgärder och under vilka perioder. Kartläggningarna för de fem första trafikavtalen som innefattar ca 40 procent av busstrafiken och Roslagsbanan, beräknas vara klar i januari 2019.

Automatiserad rapportering av energiförbrukning

Trafikförvaltningen genomför en omfattande översyn av entreprenörernas inrapportering av energiförbrukning. I första hand kommer statistiköverföringen ske automatiserat istället för manuellt månadsvis, för att få en kontinuerlig kontroll på förbrukningen. I förlängningen är det även önskvärt med en högre upplösning – energiförbrukning per timme. Förhoppningen är att få en fördjupad förståelse för hur förbrukningen varierar, till exempel beroende av vilka installationer som förbrukar värme eller energibesparing vid en åtgärd.

Elbussutredning och bussavtal

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



Målet är att utredningen ska belysa de viktiga vägvalen och koppla dem till risker och möjligheter som elbusstrafik kan ge. Dessutom beskrivs den ekonomiska aspekten och vilken elektrisk kapacitet som krävs för de olika teknikerna. I början av 2019 kommer politikerna fatta ett inriktningsbeslut.

Utredningen är så pass omfattande att den är intressant för andra kollektivtrafikmyndigheter, trafikoperatörer och busstillverkare. Resultatet av utredningen kommer att ligga till grund för kravställning av energieffektivisering och eldrift i alla trafikförvaltningens kommande bussupphandlingar.

Tidpunkten för utredningen om eldrift i bussflottan kommer rätt i tid. Totalt har trafikförvaltningen elva busstrafikavtal i Stockholms län, varav fem kommer att upphandlas relativt snart. Det är en utmaning att ställa effektiviseringskrav utan att styra mot en enskild lösning.

Energieffektivisering i fordon

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

Vid de senaste genomförda bussupphandlingarna ställdes krav på 20 procent energieffektivisering, vilket är en skärpning från tidigare upphandlingar där kraven har legat först på 10 procent och sedan på 15 procent. Det är upp till operatören hur de genomför effektiviseringen, men det får inte gå ut över komforten. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, innovativ teknik och antal passagerare i bussarna.

Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn.

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

Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av egenkontrollen. Bullerkartläggningen utgör grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder. Måltalen för buller i trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för bullerskyddsarbetet avseende luftburet buller från spårtrafiken. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastrukturen.

Samverkan inom bulleområdet

Trafikförvaltningen medverkar i flera forum och samverkansprojekt för att bevaka, sprida och utveckla kunskap om buller. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete är samverkan med kommuner i planeringsprocessen. Från hälsosynpunkt är det mycket viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken kan skapas parallellt med skyddsåtgärder för boende. Detta bidrar till att lägga grunden för en god stadsmiljö och folkhälsa. Trafikförvaltningen har regelbundet tillsynsmöten med kommuner som berörs av SL-trafiken. Trafikförvaltningen deltar även aktivt i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet med nätverket är att öka den regionala kompetensen inom bulleområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller uppnås. Trafikförvaltningen stödjer Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana inom buller framförallt avseende stomljud. Dessutom samverkar förvaltningen med nationella myndigheter och högskolor inom järnvägsteknik och samhällsplanering.

> Ur hälsosynpunkt är det viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att utrymme för kollektivtrafiken kan skapas parallellt med skyddsåtgärder för boende. Det bidrar till en god stadsmiljö och folkhälsa.

Bullerskyddsåtgärder i Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan

Trafikförvaltningen har handlat upp ett kartbaserat system, ”Projektnav”, för att dokumentera utförda bullerskyddsåtgärder. Systemet används även för att analysera långsiktigt behov av åtgärder utifrån bullerkartläggning. Exempel på arbete med bullerskyddsåtgärder under året är:

- Underlag för genomförandebeslut att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna.
- Förstudie för bullerskyddsåtgärder utmed Tvärbanan och Nockebybanan pågår.
- På Roslagsbanan och Saltsjöbanan har bullerskydd uppförts både i spårområdet och som lokala åtgärder på bostäder. Spårnära skärmar och ”mittskärmar” har använts för att inte skapa visuella barriärer i samhällena. I undantagsfall har traditionella träskärmar använts. Byggnationen av en bullerskyddsskärm vid Neglingedepån är försenad då åtgärden överklagats av närboende.

Övervakningssystem för tunnelbanan

Ett nyutvecklat spårövervakningssystem på tunnelbanan, fick motta SLL:s miljöpris kategori Hederspriset den 12 juni i landstingsfullmäktige. Trafikförvaltningen utvecklade övervakningssystemet som bland annat innefattar bullerparametrar i samarbete med en teknikkonsult. Ljud- och vibrationsutrustning som monteras direkt på fordon i trafik, mäter faktisk status på spåren. På sikt är det meningen att övervakningen genom snabb återkoppling ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

Övriga åtgärder

Svallreducerande åtgärder

Sjötrafiken ger upphov till svallvågor som påverkar vattenmiljön och stränderna inom verksamhetsområdet. Genom trafikförsörjningsprogrammet har trafikförvaltningen ansvar att arbeta för att minimera uppkomsten av svallvågor. I Riktlinjer Miljö konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete.

Roslagen och Skärgården med sin specifika skrovform är de fartyg som genererar mest svall, inga åtgärder har genomförts i år. I stort sett hanteras frågan helt genom dialog med intressenter och operatörer i de fall då klagomål kommer in via sjötrafikens kundtjänst. Det rör sig om ett tiotal klagomål årligen som rör trafikens påverkan från svall. Generellt diskuteras svallproblematik och vilka insatser som kan vara aktuella med leverantörerna i det löpande arbetet.

Miljöbedömning av material och produkter

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens bedömningssystem år 2021. Dessutom ska 90 procent av bedömda material och produkter uppfylla miljökraven för ”accepterad” eller ”rekommenderade” enligt Byggvarubedömningens kriterier. Målet är att alla produkter som används i verksamheten ska finnas i systemet.

Byggvarubedömningen är en medlemsförening vars organisation och systematik utvecklas hela tiden. Från och med 2019 kommer trafikförvaltningen, Förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Locum ha ett gemensamt medlemskap. Tillsammans finns det större möjligheter att påverka bedömningssystemet så att det uppfyller de gemensamma behoven. I dagsläget saknas många av de produkter som används i verksamheternas bygg- och anläggningsprojekt i systemet. Men förhoppningen är stor om att systemet ska komma till verklig nytta när fler produktkategorier omfattas. Utveckling av byggvarubedömningen pågår löpande, både bedömningskriterier och grunderna för bedömningar blir bättre och tydligare.

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

8 Så motverkar vi korruption

Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iaktta saklighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att anställda och förtroendevalda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen i sitt arbete, till exempel genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

Transparency International Sverige definierar korruption som att utnyttja sin ställning för att uppnå otillbörlig fördel för egen eller annans vinning. I svensk lagstiftning finns ingen enhetlig definition av korruption, men företeelsen aktualiseras bland annat genom bestämmelserna i 10 kap. brottsbalken (1962:700) om givande respektive tagande av muta.

Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor, lyder princip 10 i FN:s Global Compact som trafikförvaltningen förbundit sig att följa. Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende.

Principerna i Global Compact[11]

Princip 10 Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor.

Relaterade mål i Agenda 2030[12]



Så styrs arbetet

Stockholms läns landstings riktlinje och policy

Stockholms läns landsting har riktlinjer för antikorruption och representation samt Antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna omfattar anställda och förtroendevalda i landstingets förvaltningar, bolag samt stiftelser där landstinget är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

Internt styrdokument

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen. I dokumentet ges vägledning till vad som kan vara godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv och det understryks att ett personligt ansvarstagande och ett gott omdöme är av största vikt. Trafikförvaltningens arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Samtliga konsulter ska inför uppdrag inom trafikförvaltningen underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet.

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption utöver styrdokumenten är utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, löpande stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Tips om oegentligheter kan lämnas anonymt.

[11] FN Global Compact principer, se sidan 51.
[12] Agenda 2030 mål, se bilaga 3

Mål inom antikorruption

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och löpande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet.

Inga oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2018.

Risker inom antikorruption

Internrevision arbetar kontinuerligt för att motverka korruption inom trafikförvaltningen. Risker för korruption och oegentligheter är ett kontinuerligt prioriteringsområde i revisionsplanen och bedöms i samtliga granskningar. I de fall det finns misstanke om oegentligheter ser internrevision till att dessa utreds.

Även vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Enligt trafikförvaltningens styrdokument gäller nolltolerans mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. I och med att trafikförvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer inom varierande branscher är det viktigt att tydliggöra trafikförvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.

Genomförda aktiviteter 2018

Information till verksamheten

Under 2018 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät löpande informerats om aktuella ämnen. Exempel på sådan information är sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor, information om styrdokumentet samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

Utbildning

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

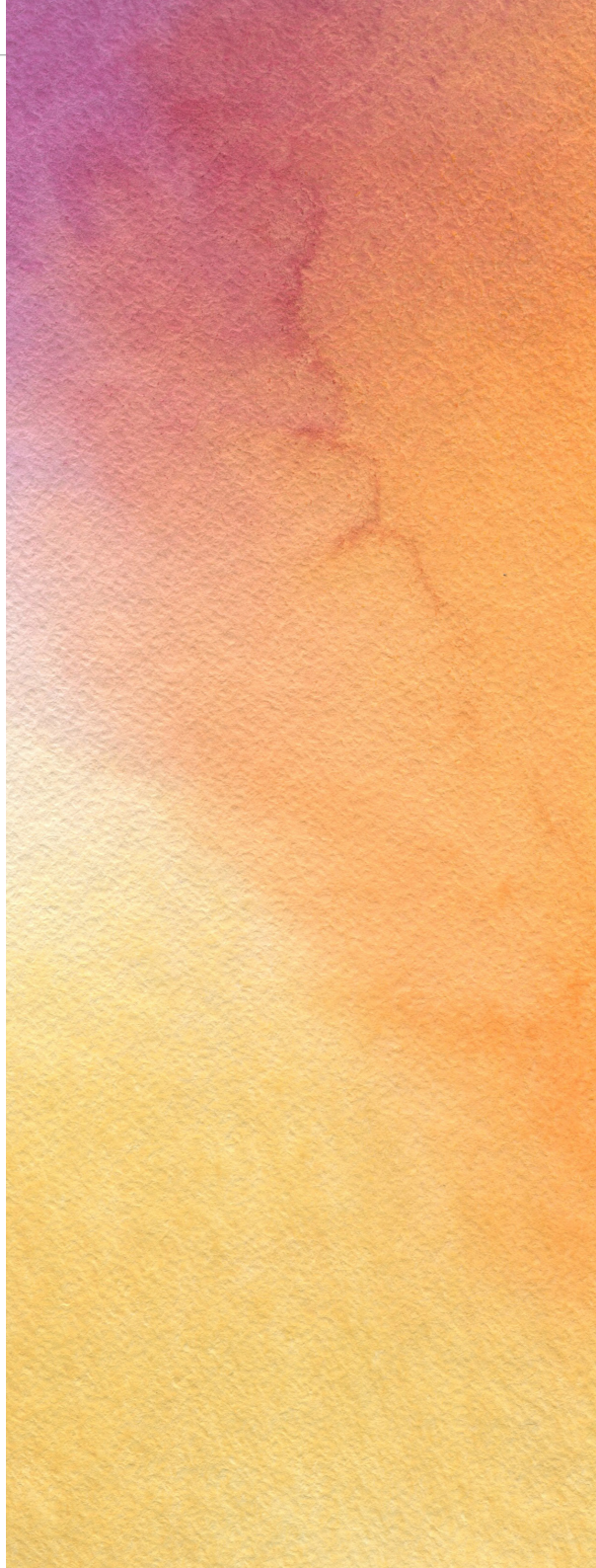
Löpande utförs även andra interna utbildningsinsatser. Under 2018 har bland annat antikorruptionsfrågor ingått som en del i chefs-och ledarutvecklingsprogrammet för nya chefer på trafikförvaltningen.

Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Enligt lag finns även i samband med upphandlingar skyldighet respektive möjlighet för beställaren att bland annat:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korruption.
- Häva/säga upp avtalet på grund av korruption.

I likhet med tidigare år skickade trafikförvaltningen under år 2018 sommar- och julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte gåvor respektive inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning. Arbetet med att utveckla kommunikationen med leverantörerna är ständigt pågående.



9 Om denna redovisning

Trafikförvaltningen rapporterar för nionde året i rad i enlighet med de tio principerna i Global Compact. Den senaste rapporten finns tillgänglig på hemsidan, **www.sll.se/kollektivtrafik**. Rapportering sker på årsbasis för föregående år och omfattar alla tjänstevarumärken.

Väsentlighetsanalys

Utgångspunkten för väsentlighetsanalysen inför denna redovisning var aspekterna inom hållbar utveckling som på olika sätt är relevanta eller berör trafikförvaltningens verksamhet (se tabell).

Syftet med väsentlighetsanalysen var att identifiera och prioritera de viktigaste aspekterna för trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning och kommunikation. Detta betyder att resultatet från väsentlighetsanalysen specificerar teman som är viktiga för trafikförvaltningen att kommunicera. Det är inte en prioritering av vilka hållbarhetsfrågor trafikförvaltningen ska arbeta med. Trafikförvaltningens dagliga arbete har direkt eller indirekt koppling till alla aspekter i tabellen.

Sammanställning av alla teman som var utgångspunkten för väsentlighetsanalysen

Krav på innehåll och/eller betydande aspekter inom hållbar utveckling enligt:	
Årsredovisningslagens (1995:1554) krav på hållbarhetsredovisning	Mänskliga rättigheter, sociala förhållanden, miljö, motverkande av korruption, personal, mångfaldspolicy, väsentliga risker och hantering av dessa, affärsmodell, policy som tillämpas för hållbarhetsfrågor, centrala resultatindikatorer
Global Compact Communication on Progress	Mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö, antikorruption
Tidigare väsentlighetsanalyser	Tillgänglighet, trygghet, jämställdhet, utbildning social hållbarhet, sociala konsekvensbeskrivningar, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan, föreningsfrihet, rekrytering och jämställdhet, medarbetarnas möjlighet att påverka, arbetsrätt i leverantörskedjan, resandet med SL, andel förnybar energi, utsläpp, buller, elbussar/förnybart i busstrafiken, leverantörsrevisioner, antikorruption
Politiskt beslutade mål inom hållbar utveckling	Ökat jämlikhet och jämställdhet (TFP[13], nationella mål), tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (lagkrav, TFP) det vill säga hela resan, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan (Stockholms läns landstings uppförandekod), trygghet (TFP), antikorruption (lagkrav, Stockholms läns landstings krav), hållbar upphandling (MP[14]), klimatåtagande (MP), miljöpåverkan från kollektivtrafik och transporter, (MP) miljöpåverkan från fastigheter och anläggningar (MP)
Globala mål (Agenda 2030) för hållbar utveckling som är relevanta för trafikförvaltningens mål	3. Hälsa och välbefinnande, 5. Jämställdhet, 6. Rent vatten och sanitet, 7. Hållbar energi för alla, 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, 10. Minskad ojämlikhet, 11. Hållbara städer och samhällen, 12. Hållbar konsumtion och produktion, 13. Bekämpa klimatförändringen, 14. Hav och marina resurser, 15. Ekosystem och biologisk mångfald, 16. Fredliga och inkluderande samhällen
GRIs standard för hållbarhetsrapportering	Information om verksamheten, väsentliga teman, hållbarhetsstyrning, relevanta indikatorer utifrån Global Reporting Initiativekatalogen eller egna

[13] TFP – trafikfrörsörjningsprogram;
[14] MP – Miljöprogram

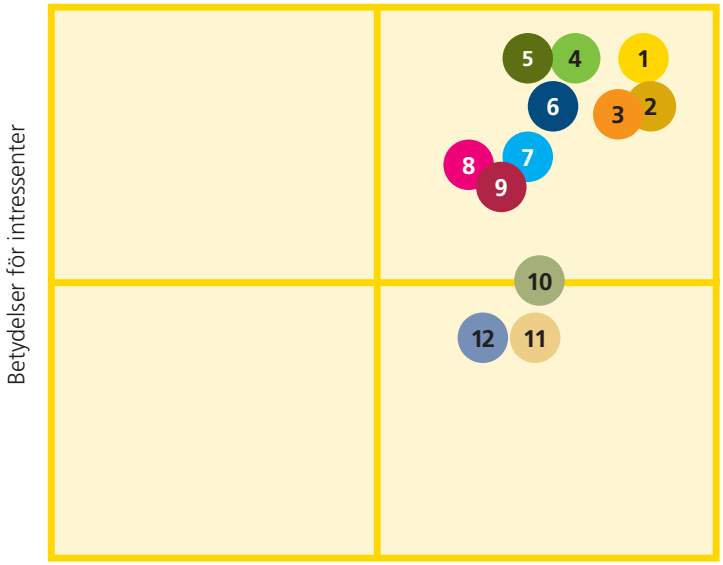
Väsentlighetsanalysen genomfördes genom att olika intressentgrupper fick prioritera och välja ut de viktigaste hållbarhetsaspekterna. Den preliminära prioriteringen gjordes av trafikförvaltningens arbetsgrupp för hållbarhetskommunikation, som består av chefen för Hållbar utveckling och strateger inom kommunikation, miljö och social hållbarhet. Resultatet av trafikförvaltningens egen prioritering vägdes sedan ihop med externa intressenters input. Vid genomförande av väsentlighetsanalysen tillämpades de politiskt beslutade målen inom hållbar utveckling som politikernas prioritering av olika hållbarhetsfrågor.

En intressentgrupp som trafikförvaltningen prioriterade särskilt vid genomförande av väsentlighetsanalysen var barn och unga. Barn utgör en stor andel av dagens kollektivtrafikresenärer. De har inte körkort och är därmed beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Varje barn har i enlighet med FN:s barnkonvention rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör dem, men kommer sällan till tals om deras åsikter inte uppsöks. Dessutom utgör ungdomar från olika skolor och universitet en stor andel av intressenter till trafikförvaltningens hållbarhetsarbete. Trafikförvaltningen valde därför att genomföra fokusgrupper med barn och unga för att få veta vilka aspekter av de prioriterade områdena som barn och ungdomar tycker är viktigast.

Fokusgrupper med barn och unga omfattade åldersgruppen 15-19 år. Fokusgrupperna hade en jämn blandning av tjejer och killar med olika bakgrund. Det genomfördes aktiviteter med totalt fyra fokusgrupper, varav två med barn och unga från Stockholms innerstad och närförorter och två med barn och unga från ytterförorter norr och söder om staden. Varje fokusgrupp bestod av åtta personer och genomfördes i form av en semistrukturerad dialog som pågick i två timmar. Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen presenteras i figuren nedan.

Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen

1. Öka kollektivt resande
2. Hållbara städer
3. Ökad jämlikhet och jämställdhet
4. Bekämpa klimatförändringar
5. Trygghet
6. Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning
7. Energianvändning
8. Attraktiv arbetsplats
9. Balans mellan arbete och fritid
10. Uppförande kod/hållbar upphandling
11. Minskat buller
12. Motverkande av korruption



Lagens krav på hållbarhetsredovisning

Årsredovisningslagen (1996:1554) ställer från och med räkenskapsåret 2017 krav på att företag som överstiger vissa gränsvärden gällande omsättning och personal ska redovisa de upplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat och konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption. I årets redovisning har frågorna delats upp enligt följande:

Korsreferenslista gällande årsredovisningens krav på hållbarhetsredovisning

Område	Avsnitt/kapitel där informationen redovisas
Miljö	7
Sociala förhållanden	5 och 6
Personal	5 och 6
Respekt för mänskliga rättigheter	5
Motverkande av korruption	8

Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning

I samband med att lagkravet på hållbarhetsredovisning trädde i kraft (se avsnitt 10.2) utarbetade Stockholms läns landsting anpassade anvisningar för redovisningsskyldiga bolag inom landstinget. Anvisningarna utgår från lagstiftningen och de landstingsgemensamma styrande dokumenten och utgör redovisningens miniminivå.

Korsreferenslista gällande Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning

Kravområde	Var redovisas uppgiften?
Styrning av verksamheten	Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning (Hållbarhetsredovisningen), avsnitt 1 och 4
Styrande dokument inom hållbarhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4
Mål för miljö	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 7; Miljöredovisning.
Mål för socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 5
Mål för attraktiv arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Mål för antikorruption	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8
Risker inom samtliga hållbarhetsområden	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5,6,7 och 8
Genomförda aktiviteter under året inom miljöområdet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Aktiviteter för att prioritera resfria arbetssätt	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7; Miljöredovisning.
Aktiviteter och åtgärder för energieffektivisering	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7; Miljöredovisning.
Kollektivtrafikens marknadsandel	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 7
Antal bedömda material samt accepterade och rekommenderade i Byggvarubedömningen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7;
Genomförda aktiviteter under året inom socialt ansvarstagande inklusive mänskliga rättigheter	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5
Verktyg och metoder för systematiskt arbete med socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 5
Jämställdhet och jämlikhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5
Nationella minoriteter	Arbetet med nationella minoriteter styrs av den landstingsgemensamma planen som är under uppdatering. Trafikförvaltningen deltar i arbetet med uppdatering av åtgärdsplanen.
Barnkonventionen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5
Arbete för tillgänglighet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5
Uppförandekod för leverantörer	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 5
Folkhälsa	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 5
Genomförda aktiviteter under året inom personal	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Arbetet inom personalområde: attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Arbetet inom personalområde: samverkan och dialog med arbetstagarorganisationerna	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Genomförda aktiviteter under året inom antikorruption	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8

Global Compact

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom SL medlem i FN-initiativet Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Det är ett krav att organisationer som anslutit sig till Global Compact ska göra en årlig redovisning (Communication on Progress; COP) av hur man uppfyller de tio principerna. I trafikförvaltningens fall utgår vi från informationen som lämnas i denna hållbarhetsredovisning.

Global Reporting Initiative

Vid framtagning av den här redovisningen har trafikförvaltningen tagit hänsyn till standarden för hållbarhetsrapportering från Global Reporting Initiative (**www.globalreporting.org**).

För att definiera de mest väsentliga hållbarhetsfrågorna och välja ut indikatorer att rapportera har trafikförvaltningen gjort en analys av vilka materiella frågor som är av betydelse för verksamheten ur ett hållbarhetsperspektiv. I detta arbete har man också utgått från de nyckeltal som rapporteras till ledningen. Dessutom har urvalet gjorts med koppling till väsentlighetsanalysen (se ovan) samt med hänsyn till resultat av intressentdialog.

Gränsen för vad rapporteringen enligt Global Reporting Initiativ ska omfatta har gjorts med hänsyn till trafikförvaltningens verksamhetsgränser som geografiskt omfattar Stockholms läns landsting och den kollektivtrafikverksamhet som bedrivs inom dess gränser och under trafikförvaltningens kontroll. Ett flertal av indikatorerna redovisas i den separata miljöredovisningen för 2017, tillgänglig via **www.sll.se/kollektivtrafik**.

Korsreferenslista gällande Global Compacts krav på hållbarhetsredovisning

Område	Principer	Avsnitt
Mänskliga rättigheter	1. Företagen ombeds att stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka; och	5
	2. försäkra sig om att deras eget företag inte är delaktiga i brott mot mänskliga rättigheter.	
Arbetsvillkor	3. Företagen ombeds att upprätthålla föreningsfrihet och ett faktiskt erkännande av rätten till kollektiva förhandlingar;	5 och 6
	4. avskaffande av alla former av tvångsarbete;	
	5. faktiskt avskaffande av barnarbete;	
	6. avskaffandet av diskriminering vid anställning och yrkesutövning.	
Miljö	7. Företag ombeds att stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker;	7
	8. ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande; och	
	9. uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik.	
Antikorruption	10. Företag bör motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och bestickning.	8

Korsreferenslista gällande GRI:s krav på hållbarhetsredovisning

GRI Standard-nummer	Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	102-1	Organisationens namn	1
GRI 102	102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	1
GRI 102	102-3	Organisationens huvudkontor	Förord
GRI 102	102-4	Länder där organisationen har verksamhet	1
GRI 102	102-5	Ägarstruktur och företagsform	1
GRI 102	102-6	Marknadsnärvaro	1
GRI 102	102-7	Organisationens storlek	1
GRI 102	102-8	Antal och övrig information om anställda	6
GRI 102	102-9	Beskrivning av leverantörskedjan	1, 4 och bilaga 1
GRI 102	102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedja	1 och 7
GRI 102	102-11	Hantering av försiktighetsprincipen	4

Korsreferenslista gällande Global Compacts krav på hållbarhetsredovisning

GRI 102	102-12	Externa principer och andra initiativ rörande hållbarhet som organisationen stödjer	Avsnitt hållbarhet byggs inifrån och 9
GRI 102	102-13	Medlemskap i organisationer	Bilaga 2
GRI 102	102-14	Uttalande från förvaltningschefen	Avsnitt hållbarhet byggs inifrån
GRI 102	102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	1, 2, 4 och 8
GRI 102	102-18	Organisationsstruktur	1
GRI 102	102-40	Intressenter	3
GRI 102	102-41	Kollektivavtal	6
GRI 102	102-42	Identifiering och urval av intressenter	3 och 9
GRI 102	102-43	Intressentengagemang	3
GRI 102	102-44	Huvudsakliga teman som har lyfts av intressenterna	3 och 5
GRI 102	102-45	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	1
GRI 102	102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar	9
GRI 102	102-47	Väsentlighetsanalys	9
GRI 102	102-48	Förändringar/korrektur av uppgifter som har redovisats i tidigare redovisningar	Tabell på sida 24 och tabell på sida 36
GRI 102	102-49	Förändringar i redovisningens omfattning	Inga förändringar
GRI 102	102-50	Redovisningsperiod	9
GRI 102	102-51	Datum för senaste redovisning	9
GRI 102	102-52	Redovisningscykel	9
GRI 102	102-53	Kontaktinformation rörande hållbarhetsredovisningen	Förordet
GRI 102	102-54	Tillämpning av GRI:s riktlinjer	9
GRI 102	102-55	GRI Index	9
GRI 103	103-1	Beskrivning om hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	4, 5, 6, 7, 8, och 9
GRI 205	205-2	Kommunikation och utbildning rörande antikorruptionspolicy och rutiner	8
GRI 205	205-3	Korruptionsincidenter och vidtagna åtgärder	8
GRI 302	302-1	Energiförbrukning inom organisationen	7 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-3	Energiintensitet	7 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-4	Energibesparingsinitiativ	7 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-5	Energibesparingsinitiativ, produkter och tjänster	7 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-1	Direkta växthusgasutsläpp (Scope 1)	7 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-2	Indirekta växthusgasutsläpp (Scope 2)	7 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-4	Växthusgasintensitet	7 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-5	Utsläppsminskningar av växthusgaser	7 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-7	Övriga utsläpp av luftföroreningar (NOx, PM)	Miljöredovisningen
GRI 401	401-1	Antal nyanställda och personalomsättning	6
GRI 404	404-3	Regelbunden utvärdering av prestation och karriärutveckling	6
GRI 405	405-1	Mångfald	6
GRI 405	405-2	Löneskillnad mellan kvinnor och män	6
GRI 410	410-1	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till säkerhetspersonal	5
GRI 412	412-2	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till anställda	5
GRI 413	413	Konsekvensbedömning rörande påverkan på lokalsamhällen	4 och 5

Bilaga 1
Trafikentreprenörer 2018

Färdtjänsten

Färdtjänst med taxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi

Rullstolstaxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi, Samtrans, Sirius Humanum, Ekerö Taxi, Haninge-Nynäs Taxi, Södertälje Taxi

Bårtaxi (liggande transport): Samtrans

Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir

Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss

SL-trafiken

Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer.

Arriva Sverige

Arriva kör både tåg och bussar i SL-trafiken.

Lokalbanor: Nockebybanan, Saltsjöbanan Tvärbanan, Roslagsbanan

Busstrafiken i: Danderyd, Bromma, Ekerö, Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna, Solna/Sundbyberg, Sollentuna, Täby Vallentuna, Vaxholm, Österåker

Keolis Sverige

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

Nobina

Nobina kör bussar i SL-trafiken i: Järfälla/Upplands-Bro Norrtälje, Södertälje Tyresö, Handen, Nynäshamn

MTR

MTR kör tunnelbanan och pendeltågen i SL-trafiken.

Stockholms spårvägar

Stockholms spårvägar kör spårvagnslinje 7 och Lidingöbanan från 2015.

SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:

Strömma Kanalbolaget, Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB Blidösundsbolaget AB

Waxholmsbolaget

Omkring halva flottan är egenägd och resterande hyrs.

Nya Skärgårdsbolaget 2017, Utö Rederi AB, Blidösundsbolaget AB

Pendelbåtstrafik: Strömma Turism och Sjöfart AB

Gods: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB

Bilaga 2
Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland av:

- BEST, Benchmarking European Service of public Transport
- Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk
- Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
- Brottsförebyggande rådet
- Bullernätverket Stockholms län
- Byggvarubedömningen
- EMTA, European Metropolitan Transport Authorities
- European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations
- Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
- Kunskapscentrum för buller
- K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
- Samverkan i Stockholmsregionen
- Stockholmsregionens Europakontor
- UITP, International Association of Public Transport

Bilaga 3 | FN:s Globala Hållbarhets mål 2030

Agenda 2030, FN:s globala mål för hållbar utveckling
 **Mål 1.** Avskaffa fattigdom i alla dess former överallt
 **Mål 2.** Avskaffa hunger, uppnå tryggad livsmedelsförsörjning och förbättrad nutrition samt främja ett hållbart jordbruk
 **Mål 3.** Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar
 **Mål 4.** Säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och främja livslångt lärande för alla
 **Mål 5.** Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt
 **Mål 6.** Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla
 **Mål 7.** Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla
 **Mål 8.** Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla
 **Mål 9.** Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation
 **Mål 10.** Minska ojämlikheten inom och mellan länder
 **Mål 11.** Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara
 **Mål 12.** Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster
 **Mål 13.** Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser
 **Mål 14.** Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling
 **Mål 15.** Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstöringen samt hejda förlusten av biologisk mångfald
 **Mål 16.** Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer
 **Mål 17.** Stärka genomförandemedlen och återvitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling

Bilaga 4 | Förteckning över medverkande

Tack till	För medverkan om
Caroline Ottosson	VD ord
Cecilia Westman	Antikorruption
Chistina Levin	Text och produktion av innehåll
Ditte Kahlström Jansson	Tillgänglighetsfrågor
Elisabeth Andersson	Ansvarsfull arbetsgivare
Emma Hörnquist	Kampanjarbete, trygghetsnummer, form och layout
Emmelie Hedlund	Miljöfrågor och – data
Erik Dunkars	Energifrågor
Gabriella Nilsson	Resvanor, upplevd kvalitet
Hanna Ohlsson	Ansvarsfull arbetsgivare
Hanna Runestad	Hållbarhetsarbete, uppföljning, kemikalier
Helen Maalinn	Huvudansvarig, trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, trygghet, sociala frågor
Helena Gulay	Antikorruption
Jeanette Hegedüs	Trygghetsfrågor
Johan Böhlin	Drivmedelsfrågor
Josipa Malbasic	Hållbarhetsarbete, revisioner och uppföljning
Karolina Wichman	Värderingar Slussen
Katarina Jonerholm	Miljöfrågor och – data
Lina Jönsson	Värderingsarbetet
Lotta Hörnfeldt-Jonsson	Ledarutveckling och arbetsgivarfrågor
Maria Röjvall	Bullerfrågor
Moa Rosenqvist	Antal påstigande och resandestatistik
Patricia Andino	Upplevd kvalitet och trygghetsstatistik
Petra Michélsen	Text och produktion av innehåll
Rickard Borgström	Värderingsarbetet
Sara Catoni	Värderingsarbetet
Sesselía Arnadottir	Samlade effektbedömningar
Sofie Enander	Samhällsplanering
Sonny Österman	Ökat kollektivt resande sjötrafik
Stephane Blandeau	Kistagrenen, socialt ansvar, jämställdhet
Kerstin De Potocki	Kommunikation miljö- och klimatansvar, form och layout

Region Stockholm

SL

FÄRDTJÄNSTEN

Spårvägsmuseet

WAXHOLMSBOLAGET