

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
678781

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Helen Maalinn

Global Compact Communication on Progress rapport 2015

AB Storstockholms Lokaltrafik



Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

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

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
678781

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Som VD för Storstockholms Lokaltrafik (SL) och förvaltningschef för Trafikförvaltningen vill jag uttrycka vårt fortsatta stöd för FN:s Global Compact och dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrruption. Det är min uppfattning att SL:s arbete inom samtliga dessa områden är förenligt med Global Compacts principer. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt med dessa områden i vår verksamhet och tillsammans med våra intressenter.

Caroline Ottosson
Stockholm, den 4 maj 2016

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
678781

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
2	Princip 1-2 Mänskliga rättigheter	6
3	Princip 3-6 Arbetsrätt	13
4	Princip 7-9 Miljö	17
5	Princip 10 Antikorrupktion	21

1 Inledning

Sedan maj 2009 är SL medlem i FN-initiativet Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupktion. SL 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.

För sjätte året i rad redovisar SL sitt arbete med de tio principerna enligt Global Compacts vägledning för framställning av en så kallad Communication on Progress (www.unglobalcompact.org).

För frågor rörande rapporten eller om SL:s hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

1.1 Organisation

Idag är SL samlingsnamnet och varumärket för den allmänna kollektivtrafiken på land i Stockholms län. I januari 2012 övergick ansvaret för de verksamheter som formellt bedrivs i Storstockholms lokaltrafik AB (SL) till trafikförvaltningen. Eftersom trafikförvaltningen förvaltar SL:s avtal och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under varumärket SL, används fortsättningsvis organisationsnamnet *trafikförvaltningen* i den här rapporten.

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Stockholms läns landsting. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. Trafiken drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Utöver varumärket SL ansvarar trafikförvaltningen för Waxholmsbolaget, Färdtjänst och Mälardalstrafiken.

I Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Läs mer om vår organisation och trafikförsörjningsprogrammet på www.sl.se.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
678781

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Övergripande styrdokument i urval

- *RUFS 2010* är Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan och beskriver möjlig och önskad utveckling i regionen utifrån både fysiska och sociala perspektiv.
- *Trafikförsörjningsprogrammet (TFP)* är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafiken i Stockholms län. Det beskriver mål för upphandlad och kommersiell kollektivtrafik. TFP utgör underlag för vilken kollektivtrafik samhället ska tillhandahålla via upphandling.
- *Trafikförvaltningens 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 Stockholms läns landstings övriga policyer och måldokument.

2 Princip 1-2 Mänskliga rättigheter

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 1 och 2 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

- 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.*

Som beställarorganisation och ansvarig för kollektivtrafiken inom Stockholms län ska Trafikförvaltningen bidra med att skapa ett välfungerande samhälle. Arbete med den sociala dimensionen av hållbarhet (inklusive mänskliga rättigheter) innebär för oss att trafikförvaltningen ska främja socialt ansvarstagande och mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten, i leverantörskedjan samt gentemot resenärer och invånare.

Trafikförvaltningen har ett antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som har störst relevans för området mänskliga rättigheter.

2.1 Styrdokument i urval

- Jämställdhetsplan 2015-2018
- Långsiktig tillgänglighetsplan 2011 - 2021
- Riktlinjer Social Hållbarhet (RiSoc)¹
- Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill)
- Rutin för upphandling och inköp

¹ Ersatte under 2015 de två riktlinjerna: Riktlinjer för Trafikförvaltningens arbete enligt FN:s konvention om barnets rättigheter (RiBarn) och Riktlinjer för jämställd kollektivtrafikplanering (RiJäm).

2.2 Arbetssätt

2.2.1 Tillgänglighet

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällslivet. Därför är frågorna om tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning centrala ute i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen arbetar för att leva upp till lagkrav om tillgänglighetsanpassningar som finns för kollektivtrafiken och har en tät dialog med framförallt intresseorganisationer för funktionshinderfrågor respektive pensionärsorganisationer i form av såväl samrådsmöten som arbetsgrupper.

All kundnära personal inom den upphandlade trafiken ska genomgå en bemötande- och insiktsutbildning för att öka kompetensen om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. Trafikleverantörer inrapporterar andelen personal som har genomgått utbildningen till trafikförvaltningen. Uppföljning sker genom trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis som även under 2015 har fortsatt arbetet tillsammans de olika entreprenörerna med syftet att öka tillgängligheten till trafiken.

Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet (RiTill) används för att ställa krav i upphandlingar och följa upp avtal. Fysisk tillgänglighet i buss och spårtrafiken följs upp som en del av regelbundna kvalitetsgranskningar.

2.2.2 Trygghet

Medborgarna i Stockholms län ska anse att SL-trafiken erbjuder en trygg och säker service alla tider på dygnet. Tryggheten i SL-trafiken är ett viktigt område för trafikförvaltningen, där trygghetscentralen utgör själva navet. Dit kan resenärer ringa om de känner sig otrygga eller vill påkalla hjälp. Därifrån dirigeras också trafikförvaltningens upphandlade trygghetsresurser – trygghetsvårdar, ordningsvakter och ungdomsvårdar från organisationen Lugna Gatan, beroende på situationen – snabbt ut till platsen. Utöver dessa resurser har trafikförvaltningen ett nära samarbete med trafikentreprenörer, polis, SOS-alarm, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer som tillsammans med trygghetscentralen skapar ett nätverk för trygghet i SL-trafiken.

Under en vanlig vardag finns det cirka 130 trygghetsresurser i SL-trafiken, under kvällar och helger cirka 160 som trygghetscentralen leder och fördelar. Trygghetscentralen hanterade drygt 65 500 ärenden under 2015, vilket motsvarar i snitt 180 ärenden per dygn. Antalet samtal som inkom till trygghetsnumret var ca 12 000 stycken 2015. Siffran visar att löpande kommunikationsinsatser om trygghetstelefonen har gett resultat. Alla trygghetsresurser får särskild grundläggande 2-dagars utbildning om hur det är

att jobba publikt samt om lagar, etik och moral, inklusive kunskap om Barnkonventionen. Därefter får de repetitionsutbildning där bland annat service, synlighet och mjuka värderingar ingår. Uppföljning av avtal med trygghetsresurserna sker regelbundet genom anonyma kontroller.

Vidare arbetar trafikförvaltningen med att tydligare definiera begreppet trygghet för att kunna ta fram måltal som bättre fångar "upplevd trygghet". Visionen är att ingen ska riskera att bli skadad fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas med eller arbeta inom kollektivtrafiken. Strategier och specialister inom trygghet hos Trafikförvaltningen samverkar med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för att bygga bort otrygghet på nya stationer i samband med tunnelbanans utbyggnad.

2.2.3 Jämställdhet

För trafikförvaltningen handlar det om att få in jämställdhetsperspektivet tidigt, redan i planerings- och samrådsprocesserna, för att skapa delaktighet och systematisera arbetet. Därför ställer trafikförvaltningen krav på att infrastrukturprojekt ska beskriva sociala konsekvenser, exempelvis genom en social konsekvensbeskrivning, en rapport som beskriver hur samhället och människor påverkas av trafikförvaltningens planer. En sådan beskrivning kan till exempel göras inför anläggning av nya spårvägs- eller tunnelbanelinjer för att bedöma vilka sociala effekter som alternativa dragningar får för olika stadsdelar och kommuner.

Trafikförvaltningen har även börjat ställa krav på att leverantörer ska främja internationella uppförandenormer, inklusive rättigheter för personer med funktionsnedsättning, i sina egna leverantörskedjor och att detta även ska dokumenteras.

Det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet ska bidra till jämlikhet och jämställdhet i regionen. För närvarande pågår en revidering av programmet som innebär ett arbete för fler mål inom jämställdhet och att bryta ner måltal på kön, ålder och geografi för att på ett bättre sätt kunna spegla kunderna.

2.3 Mål och resultat i urval

- *Mål: Andel bussar med inre utrop ska vara 100 procent.*
Resultat 2015: 82 procent.
- *Mål: Andel kundnära trafikpersonal från samtliga entreprenörer som har genomgått bemötande/insiktsutbildning inom ett år från anställningsdatum ska vara 100 procent.*
Resultat 2015: 91 procent.

- *Mål: 75 procent av SL:s resenärer ska uppleva SL-trafiken som trygg när de reser kvällstid.*
Resultat 2015: Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken för SL-trafiken var 74 procent.

2.4 Aktiviteter

2.4.1 Nya riktlinjer för social hållbarhet

Nya riktlinjer för social hållbarhet (RiSoc) har fastställts under 2015. De riktlinjer som tidigare styrde trafikförvaltningens arbete i förenlighet med FN:s barnkonvention har inkluderats i riktlinjerna för social hållbarhet. Därmed har kravställningarna blivit tydligare och arbetet kring barns rättigheter har stärkts.

De nya riktlinjerna ger vägledning och förenklar styrning avseende social hållbarhet vid upphandling, förvaltning och uppföljning av bland annat SL-trafiken. De nya riktlinjerna för social hållbarhet (RiSoc) berör jämställdhet ur både ett internt och ett externt perspektiv och syftar bland annat till att öka medvetenheten i beslut.

2.4.2 Utbildning inom social hållbarhet

Under 2015 har Trafikförvaltningen tagit fram en heldags- och halvdagsutbildning inom social hållbarhet. Halvdagsutbildningen är avsedd för personal som redan tidigare har gått bemötandebildningen. Utbildningen omfattar bland annat jämställdhet, tillgänglighet och FN:s barnkonvention och är framtagen i samråd med representanter från intresseorganisationer för funktionshinderfrågor, pensionärsorganisationer, trafikförvaltningens trafikentreprenörer, Stockholms läns landsting samt den egna verksamheten.

Utbildningen är obligatorisk för alla nyanställda och ersätter nuvarande tillgänglighetsutbildning och utbildning om Barnkonventionen. En testutbildning med 16 deltagare hölls i mars 2015. Under hösten 2015 har konsulter upphandlats som håller den nya utbildningen. Utbildningen i social hållbarhet startar i april 2016.

2.4.3 Sociala konsekvensbeskrivningar och nya metoder för samråd

Den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) för Spårväg syd färdigställdes och resulterade i en rapport som kom under hösten 2015. SKB Spårväg syd utgör en delutredning inom programstudien för Spårväg syd. Genom arbetet med SKB:n har medvetandegraden kring de sociala frågorna ökat även i de andra delutredningarna och hela processen har innehållit ett socialt perspektiv. Syftet med SKB är att belysa de sociala nyttor som inte kommer fram av en samhällsekonomisk bedömning. Detta var första gången en SKB genomförts i ett projekt inom trafikförvaltningen och projektet har uppmärksamats i media samt av bland annat region Skåne och Transportforum (januari 2016). Det har även fått till följd att begränsade SKB även gjorts i avseende pendeltåg och regionaltåg i Stockholms län.

Inom arbetet med SKB för Spårväg Syd har trafikförvaltningen sökt nya metoder för att nå fler invånare vid samråd, inklusive olika uppsökande dialoger med grupper som inte representerats genom befintliga kanaler. Syftet har varit att få till bredare och öppnare dialog än traditionellt, där så många samhällsgrupper som möjligt får komma till tals, och även att nå andra grupper än de som traditionellt sett engagerar sig.

2.4.4 Sociala krav i upphandlingar

Under 2015 drev trafikförvaltningen ett pilotprojekt för att systematiskt inkludera social hänsyn i större byggentreprenadupphandlingar (Hallunda- och Norsborgsprojektet). Syftet med projektet var att i högre grad ta hänsyn till och engagera lokalbefolkningen vid upprustning och ombyggnation av kollektivtrafiken och att utveckla samt inkludera sociala krav i upphandling av byggentreprenörer. Projektet var ett samarbete med Skanska och Botkyrka kommun, arbetsmarknadsförvaltningen Stockholm Stad, och kommer att utvärderas under 2016.

Utöver detta har trafikförvaltningen nyligen initierat ett nätverk med Skånetrafiken och Västtrafik avseende branschspecifika krav i trafikupphandlingar. Vidare har trafikförvaltningen under 2015 medverkat i Byggvarubedömningens workshop om ett branschgemensamt initiativ att ställa sociala krav och följa upp dessa vid val av hållbara byggvaror.

2.4.5 Tillgänglighetsinventeringar och åtgärder

Under 2015 har samtliga busshållplatser tillgänglighetsinventerats. Busshållplatsinventeringen kommer att kompletteras med information om audiell/visuell information och kommer framöver tillsammans med de övriga inventeringarna att utgöra underlag för resenärsinformation om tillgänglighet på de 100 största bytespunkterna för land- och sjötrafik.

Under året har en slutrapport för projektet Enkelt avhjälpna hinder färdigställts. Projektet har pågått under 2013-2015 för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder i såväl tunnelbanan som för pendeltåget med bland annat åtgärder som:

- Komplettering av taktila ledstråk på plattformar
- Höja sänka eller flytta bänkar
- Förlängning handledare trappor
- Entrépartier – byta ut slag- och pendeldörrar mot automatiska dörrar
- Kontrastmarkering vid trappor och hissar
- Belysning av informationsskyltar

2.4.6 Tillgänglighet - Plattformdörrar

Under 2015 har trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis deltagit i Citybanans mottagargrupp. Tillgänglighetsaspekterna har fångats upp i en workshop om stationerna och förslag på ledstråk har tagits fram i samarbete med Synskadades Riksförbund. Funktionshindersorganisationerna har varit i Södertälje depån för att testa och ge synpunkter på plattformsdörrarna som kommer att finnas på station Stockholms City och station Odenplan. Funktionshinders- och pensionärsorganisationerna har även deltagit och gett synpunkter vid test av tre olika plattformsdörrar vid Åkeshovs tunnelbanestation.

2.4.7 Tillgänglighet – information och kommunikation

I början på 2015 lanserades en broschyr samt en film på temat "resor för alla" om tillgängligheten i SL trafiken, filmen gjordes i flera versioner inklusive syn- och teckentolkad. Båda synliggör de tillgänglighetsanpassningar som gjorts i SL-trafiken samt information om SL-Kundtjänsts tillgänglighetsnummer, trygghetsnumret och resegaranti för resenärer med funktionsnedsättning.

Under hösten 2015 har omkring 90 agenter som svarar på SL- och Waxholmsbolagets kundtjänst fått en två timmars allmän information om trafikförvaltningens tillgänglighetsarbete. De 18 agenterna som svarar på tillgänglighetsnumret, har dessutom fått en skraddarsydd utbildning i samverkan med funktionshindersorganisationerna. Under 2015 har 4477 samtal

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2016-04-28

Ärende/Dok. id.
678781

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

ringts till tillgänglighetsnumret, vilket är en ökning med ca 90 procent sedan 2014.

Genom ett flerårigt samarbete mellan Synskadades riksförbund, trafikförvaltningen och MTR (den nuvarande upphandlade tunnelbaneoperatören) har under 2015 projektet för att säkerställa manuella utrop för såväl destinations- som bytesinformation i gamla tunnelbanevagnar som saknar audiell information avslutats med gott resultat.

3 Princip 3-6 Arbetsrätt

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 3–6 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

- Princip 3 Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.*
- Princip 4 Eliminera alla former av tvångsarbete.*
- Princip 5 Avskaffa barnarbete.*
- Princip 6 Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.*

Som arbetsgivare strävar trafikförvaltningen mot att skapa en attraktiv och jämlik arbetsplats för medarbetarna. För att nå målen har det värderings- och arbetskulturarbete som påbörjades redan 2013 fortsatt under året och processen har involverat alla anställda inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har ett antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området arbetsrätt.

3.1 Styrdokument i urval

- Stockholms läns landstings personalpolicy
- Stockholms läns landstings hälsoplan
- Stockholms läns landstings folkhälsopolicy
- Riktlinjer för lönesättning vid TF
- Samverkansavtal med de fackliga organisationerna (vilket innebär att det finns kollektivavtal om arbetsmiljö och medbestämmande)²
- Jämställdhetsplan trafikförvaltningen 2015-2018
- Kränkande särbehandling – vägledning och arbetssätt för medarbetare och chefer på trafikförvaltningen
- Rutin för upphandling och inköp
- Handbok för konsultanvändning³

3.2 Arbetssätt

3.2.1 Föreningsfrihet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa trygga och säkra arbetsförhållanden för alla medarbetare inom Trafikförvaltningen och för Trafikförvaltningens leverantörer. Alla medarbetare

² Under omarbetsning, med ambitionen att besluta om ett nytt samverkansavtal under 2016.

³ Ersatte under 2015 tidigare anvisningar avseende konsultinköp.

ska självklart behandlas lika oavsett om de tillhör ett fackförbund eller ej. Med de två fackliga organisationerna (Vision och Saco), som Trafikförvaltningen har slutit kollektivavtal med, genomförs fyra samverkansmöten per år. På dessa möten diskuteras verksamheten, ekonomin, arbetsmiljön och personalfrågor. I samband med den omorganisation som gjordes av trafikavdelningen under 2015 har representanter från samtliga fackföreningar varit involverade. Av Trafikförvaltningens medarbetare är cirka 78 procent fackligt organiserade.

Tabell 1 Antal fackligt anslutna, Trafikförvaltningen inklusive SL (2015)

Vision	215
Saco	242
Annan	58
Ej organiserade	200

3.2.2 Rekrytering och jämställdhet

Att utöka den egna bemanningen är ett fokusområde för Trafikförvaltningen och under 2015 utökades antalet tjänster med 46 stycken. Vid rekrytering är kompetensen det helt centrala. Kön, ålder, sexuell läggning, utländsk härkomst eller funktionsnedsättning får inte spela någon roll. Andelen anställda kvinnor har ökat från 47 procent 2012 till 54 procent 2015.

Tabell 2 Jämställdhet i ledarskapet (2015)

Ordinarie ledamöter i trafiknämnden	19
- varav kvinnor	6
Antal personer i trafikförvaltningens ledningsgrupp	7
- varav kvinnor	3
Antal chefer trafikförvaltningen	58
- varav kvinnor	29

Trafikförvaltningen har sedan länge arbetat med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. Arbetet är omfattande och beskrivs i sin helhet i Jämställdhetsplanen, som har uppdateras under 2015. Jämställdhetsplanen och landstingets folkhälsopolicy är viktiga verktyg internt och cheferna får fortlöpande utbildning i frågor om likabehandling. Vid kränkningar ska medarbetaren gå till sin chef, till HR, sin fackliga representant eller till sitt skyddsombud. Trafikförvaltningens anvisningar för anmälan om någon utsätts för kränkande särbehandling har omarbetats under 2015 och kommer att utvecklas ytterligare under 2016. Även medarbetarenkäten kommer att omarbetas och förtydligas avseende frågor kring kränkande särbehandling.

3.2.3 Medarbetarnas chans att påverka

Medarbetarna får varje år ge sin syn på arbetsförhållanden i verksamheten i en medarbetarenkät som följs upp med lokala handlingsplaner. 2015 besvarade 95 procent av alla anställda medarbetarenkäten, den högsta andelen någonsin. Resultatet av undersökningen visar en svagt positiv utveckling jämfört med föregående år, inklusive fortsatt positiva siffror avseende upplevd jämställdhet.

3.2.4 Arbetsrätt i leverantörskedjan

För Trafikförvaltningen handlar arbetsrätt inte bara om de egna medarbetarnas rättigheter och välmående utan även om arbetsrätt i leverantörskedjan. Trafikförvaltningen ställer krav i avtal på att leverantörer, både i Sverige och i utlandet, respekterar FN Global Compacts 10 principer.

3.3 Mål och resultat i urval

Ett övergripande styrmått MMI (Motiverad Medarbetar Index) tas fram ur medarbetarenkäten, och används för att följa upp ett av trafikförvaltningens utvecklingsmål - "Attraktiv arbetsgivare". MMI är ett så kallat NKI-index med fokus på motivation. Det är fyra frågor i medarbetarenkäten som ligger till grund för trafikförvaltningens MMI: totalt sett känner jag mig motiverad i mitt arbete; min arbetssituation överensstämmer med de förväntningar jag har på mitt arbete; trafikförvaltningen är en attraktiv arbetsgivare i jämförelse med en, enligt mig, ideal arbetsgivare; samt jag skulle rekommendera trafikförvaltningen som arbetsgivare. Dessa frågor följs upp över tid.

Mål: MMI 75 var målet för 2015

Resultat 2015: Totalresultatet från MMI-indexet för 2015 var 68 (skala 0-100), vilket upprätthåller en positiv trend över åren.

3.4 Aktiviteter

3.4.1 Värderingsarbete – informationsinsats samt arbetsmaterial

Ett av de teman som togs upp och diskuterades under 2015 års Sommarmöte med all personal var bemötande. Syftet var att tydliggöra betoner alla medarbetares lika värde, att öka förståelsen för ämnet hos alla medarbetare och därmed stärka ett jämställt synsätt inom trafikförvaltningen. Arbetsmaterial kring bemötande togs fram och arbetades med lokalt på arbetsplatsträffar. Dessutom har informationen kring och stödet gällande arbetsmiljöfrågor internt på trafikförvaltningen utvecklats och förtydligats under 2015. Värderingar och arbetskulturfrågor ingår även som en del av introduktionsutbildningen för samtliga nyanställda.

3.4.2 Leverantörsrevisioner

Trafikförvaltningen följer upp arbetsmiljö och andra krav bland sina leverantörer genom revisioner, affärsmöten, kontroller och enkäter. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer i SL:s projekt sköts inom respektive projekt. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Totalt har 16 av 19 planerade revisioner genomförts under 2015. Revisionsplanen har realiserats enligt nedan:

Tabell 1 - Genomförda revisioner per revisionsområde 2015

Revisionsområde	Säkerhet	Miljö och Tillgänglighet	Arbetsmiljö	Kvalitet
Antal planerade	15	6	4	13
Antal genomförda	12	6	4	12
% genomförda	80 %	100 %	100 %	92 %

4 Princip 7-9 Miljö

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 7–9 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

- 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.

I enlighet med Stockholms läns landstings miljöpolitiska program ska Trafikförvaltningen utföra ett miljöarbete som är klimateffektivt, resurseffektivt och hälsofrämjande. Detta omfattande arbete innefattar bland annat användning av förnybara resurser och minskad användning av klimatpåverkande gaser, krav i upphandling av varor och tjänster som medför minsta möjliga miljöpåverkan, samt minskning och förebyggande av luftföroreningar och buller.

Trafikförvaltningen har ett stort antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området miljö.

4.1 Styrdokument i urval

- Miljöpolitiskt program för Stockholms läns landsting 2012 – 2016 (Miljöutmaning 2016)
- Miljöpolicy
- Miljömål och principer
- Riktlinjer Miljö (RiMiljö)⁴
- Riktlinjer buller och vibrationer (RiBuller)
- Rutin för upphandling och inköp

4.2 Arbetssätt

Trafikförvaltningen arbetar efter ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem som säkrar ett förebyggande, effektivt och systematiskt arbete för att minska belastningen på miljön. Utifrån Stockholms läns landstings miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 ställs relevanta krav i upphandlingar för att styra mot måloppfyllelse. För att säkerställa att målen i programmet nås arbetar trafikförvaltningen med att följa upp miljökraven genom revisioner, affärsmöten, kontroller och enkäter. Under 2015 har en extern revision av

⁴ Ersatte under 2015 *Miljöhandboken – Rutiner för miljöstyrning i Trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt*

Trafikförvaltningens miljöledningssystem ISO 14001 gjorts, utan anmärkningar. Trafikförvaltningen rapporterar årligen till landstinget om hur arbetet inom miljöområdet fortskrider.

Trafikförvaltningen har en upphandlingsrutin där det framgår att miljökrav alltid ska ställas i en upphandling och att trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument inom miljö alltid ska beaktas. Miljöaspekterna identifieras i ett tidigt skede i samband med behovsanalyser, förstudier och programstudier, dvs. före upphandlingsrutinen är tillämplig. Dessutom är krav på bedömning och beskrivning av ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser med varje beslut som fattas i trafiknämnden inarbetade i trafikförvaltningens mallar. Även krav på att relevanta miljökrav enligt trafikförvaltningens riktlinjer ska ställas i varje upphandling ingår i mallarna.

För att säkerställa att alla medarbetare förstår Trafikförvaltningens positiva och negativa miljöpåverkan samt får kunskap om hur verksamheten arbetar med miljöfrågor finns en obligatorisk miljöutbildning. Utbildningen uppdateras regelbundet utifrån de gällande interna miljömålen. Vid slutet av 2015 hade 72 procent av personalen genomgått utbildningen.

Trafikförvaltningen delar aktivt med sig av sina erfarenheter inom främst förnybara drivmedel och samarbetar med andra aktörer för att utveckla samt sprida mer miljöanpassad teknik inom området.

4.3 Mål och resultat i urval

- *Mål: År 2016 ska resandet med SL (allmän kollektivtrafik) ha ökat med minst behållen marknadsandel jämfört med år 2011.*
Resultat 2015: Marknadsandelen var ca 38 procent år 2015, jämfört med 37 procent 2011. Antalet resenärer med SL en vintervardag 2015 var 802 000, jämfört med 791 000 resenärer år 2014.
- *Mål: År 2020 ska andelen förnybar energi i allmän kollektivtrafik vara minst 90 procent.*
Resultat 2015: Andelen förnybar energi i allmän kollektivtrafik var 94 procent år 2015.
- *Mål: År 2016 ska andelen förnybar energi för uppvärmning, kylning och el till SL:s fastigheter vara minst 95 procent.*
Resultat 2015: Andelen energi av förnybart ursprung till SL:s lokaler var 93 procent år 2015.
- *Mål: År 2016 ska utsläppen av partiklar och kväveoxider till miljön från SL-trafiken ha minskat med 10 procent jämfört med år 2011.*

Resultat 2015: Relaterat till personkilometer har utsläppet av partiklar minskat med 38 procent och utsläppet av kväveoxider har minskat med 37 procent jämfört med år 2011.

4.4 Aktiviteter

4.4.1 *Nya riktlinjer för miljö*

I april 2015 fastställdes det internt styrande dokumentet Riktlinjer Miljö (RiMiljö), trafikförvaltningens riktlinjer för energi och miljö. I denna riktlinje beskrivs hur trafikförvaltningens samtliga trafikslag ska arbeta med miljö- och energifrågor från upphandling till uppföljning för att nå landstingets mål. Riktlinjerna innehåller färdiga formulerade miljökrav som ska användas i samtliga upphandlingar. Tillsammans med Riktlinjer social hållbarhet (RiSoc) utgör de grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet avseende miljö och social hållbarhet.

4.4.2 *Framtidens busstrafik*

Trafikförvaltningen har under 2015 fortsatt arbetet med att prova nya tekniska lösningar för kollektivtrafiken med syftet att minska den negativa påverkan på miljö och klimat. Sådana satsningar är en förutsättning för att uppfylla landstingets och trafikförvaltningens interna miljömål. Ett exempel är de laddhybridbussar (åtta fordon) som sedan mars 2015 trafikerar linje 73 mellan Ropsten och Karolinska, och som kan köra upp till sju kilometer på ett fullt batteri, samt är tysta och helt avgasfria. Bussarna har 75 procent lägre bränsleförbrukning än konventionella dieselbussar och släpper ut 90 procent mindre koldioxid eftersom de drivs på biodiesel (HVO) och el från förnybara källor. Projektet har drivits av Trafikförvaltningen, Volvo och Vattenfall.

En uppföljning av energieffektiviseringskravet i avtalet för innerstadstrafiken och Lidingö (E22) gjordes under sommaren 2015. Uppföljningen visade att minskningen av energianvändning per passagerarkilometer låg på drygt 12 procent efter nio månader (jämfört med avtalskrav på femprocentig minskning). En bidragande faktor är de nya elhybridbussar (52 fordon) som används inom E22-avtalet. Dessa går på biodiesel (RME) men har en hjälpande elmotor som laddas när bussen saktar in vid hållplatser och rödljus. Tekniken minskar drivmedelsförbrukningen med cirka 25 procent. Ytterligare ett trafikavtal (E23) innehåller samma krav på energieffektivisering som E22. Dessutom ställdes krav i avtalet på övergång till 100 procent förnybart drivmedel. Efter att E23-avtalet började gälla sommaren 2015, ökade andelen av SL:s bussflotta som drivs med förnybara drivmedel till ca 91 procent under hösten 2015.

4.4.3 Bullerdämpande åtgärder

Arbetet med bullerskyddsåtgärder och andra bullerdämpande åtgärder fortgick under 2015 och fortlöper enligt plan med syfte att nå Riksdagens och trafikförvaltningens långsiktiga mål till 2030.

Sedan 2013 deltar trafikförvaltningen i Quiet Track, ett EU-projekt gällande spårbuller, för att få ökad kunskap och erfarenhet om effektiva metoder för att minska ljudnivåerna från spårtrafiken. Denna medverkan fortgick under 2015 och kommer att pågå fram till och med juni 2016. Under 2015 genomfördes mätningar ombord på fordon och resultaten visar att de uppsatta målen kan uppnås enligt projektplanen. Trafikförvaltningen har initierat ett arbete med att se över möjligheten att använda resultaten i drift.

4.4.4 Leverantörsrevisioner

Trafikförvaltningen följer upp ställda miljökrav genom revisioner, affärsmöten, kontroller och enkäter. Se avsnitt 3.4.2 för sammanfattning av revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet).

4.4.5 SL belönades för Buss-iness-kampanjen

Under 2015 genomfördes det en informationskampanj *Buss-iness* för att attrahera fler (tjänste)resenärer genom att skapa kännedom om SLs erbjudande och samtidigt ändra på det existerande beteendet vad gäller tjänsteresor.

Kampanjen förmedlade att SL är ett smart alternativ och att ett resande med SL (i tjänsten) hör ihop med mycket av det vi idag värdesätter i samhället – miljö, hälsa och samhällsansvar till exempel. Genom att omdefiniera *Business Class* till *Buss-iness Class*, kunde SL kopplas till affärslivet på ett för målgruppen relevant sätt. Målet för kampanjen var att öka antalet registrerade företagskunder under kampanjperioden med 500 procent jämfört med samma period året innan.

Kampanjen resulterade med ett mycket positivt utfall och antalet registrerade kunder ökade med 1257 procent under kampanjperioden jämfört med samma period året innan. Den lyckade SL:s Buss-iness-koncept kampanjen fick dessutom utmärkelse 75-wattaren i 2015 års reklamtävling 100-wattaren. SL fick pris i kategorin Företag, som belönar kommunikation från ett företag till ett annat.

5 Princip 10 Antikorrupktion

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 10 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

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

Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för SL-trafiken.

Trafikförvaltningen har ett stort antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området antikorrupktion.

5.1 Styrdokument i urval

- Riktlinjer mot muta och annan korruption, som implementerar Sveriges Kommuner och Landstings vägledning "Om mutor och jäv"
- Projekthandboken (bland annat om hur konsulter jobbar i projekt)
- Rutin för upphandling och inköp

5.2 Arbetssätt

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och systematiskt för att förhindra alla former av korruption kopplade till Trafikförvaltningens verksamhet. Nolltolerans råder. Centrala verktyg i det här arbetet är interna riktlinjer inom området, utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, löpande rådgivning av Trafikförvaltningens jurister och internrevisorer, samt möjlighet att anonymt anmäla eventuella överträdelser. Ett fåtal tips har inkommit under 2015. Genomförda utredningar lett till en polisanmälan. Medarbetare som bryter mot gällande regler och/eller riktlinjer kan drabbas av arbetsrättsliga, straffrättsliga och skadeståndsrättsliga konsekvenser.

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om sina riktlinjer. I samband med upphandlingar finns även möjlighet att:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korruption.
- Avtala om hävning/uppsägningsmöjlighet på grund av korruption.

5.2.1 SKL:s vägledning

Trafikförvaltningens styrdokument mot muta och annan korruption implementerar Sveriges Kommuner och Landstings (SKL:s) vägledning om mutor och jäv. Trafikförvaltningen överväger att använda den webbutbildning som Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram som en del av uppföljningen av vägledningen. Utbildningen "Förvaltningskunskap" är obligatorisk för samtliga nyanställda. Deltagandet följs upp av HR och den enskilde medarbetarens chef. Påminnelse angående deltagande utfärdas vid behov. Därtill utförs löpande andra interna utbildningsinsatser.

Trafikförvaltningen har under 2015 fortsatt implementeringsarbetet avseende exempelvis Projekthandboken och rutiner för riskanalys och riskhantering. Vidare har utvecklingsarbetet avseende rutiner och arbetssätt för exempelvis ärendehantering och styrande dokument pågått under året. Dessutom har en förstärkt internkontroll inom teknisk fastighetsförvaltning samt ett ökat krav på tidsrapportering för konsulter införts. Sammantaget förväntas detta bidra till en förbättrad intern styrning och kontroll liksom en ökad transparens av verksamheten.

5.3 Aktiviteter

5.3.1 Jul- och sommarbrev till leverantörer

Sedan flera år tillbaka har Trafikförvaltningens samtliga leverantörer mottagit ett julbrev och så skedde även 2015. Liksom 2014, skickades även ett sommarbrev ut med motsvarande innehåll och mottagare som julbrevet. Genom breven påminner förvaltningschefen om riktlinjerna mot muta och annan korruption samt avböjer i preventivt syfte gåvor och inbjudningar till Trafikförvaltningens medarbetare. Arbetet med att utveckla kommunikationen med leverantörerna är ständigt pågående men i dagsläget finns inget beslut om en eventuell utbildningsinsats riktad mot leverantörer.

5.3.2 Information till verksamheten

Under 2015 har verksamheten informerats löpande på intranätet om aktuella ämnen, exempelvis "Att tänka på vid mässor" samt om *Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK)*, branschöverenskommelsen inom bygg och fastighetssektorn som träffades i december 2015.

För att förtydliga och ge bättre verktyg till medarbetarna har ett utkast till reviderad version av *Trafikförvaltningens förhållningssätt - motverkande av oegentligheter* tagits fram och denna förväntas fastställas under 2016.