

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning

2016



Förord

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2016.

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 antikorrupktion. 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

Det är sjunde året i rad som trafikförvaltningen redovisar hur verksamheten arbetar med de tio principerna enligt FN-initiativet Global Compact. Vid framtagning av den här redovisningen har trafikförvaltningen även tagit hänsyn till GRI:s (Global Reporting Initiative) nya standarder för hållbarhetsredovisning. En hänvisning till var i rapporten respektive princip indikator redovisas återfinns i kapitel *Om denna redovisning*.

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

Läs mer om trafikförvaltningen och verksamheten på www.sll.se. Där finns också årsrapporten (2016), i vilken de ingående verksamheterna redovisas.

Besöksadress: Lindhagensgatan 100,
122 18 Stockholm

Innehållsförteckning

1. Förvaltningschef har ordet	4
2. Om trafikförvaltningen	6
3. Intressenter.....	8
4. Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete.....	9
5. Agenda 2030 genomsyrar de långsiktiga målen för kollektivtrafiken	14
6. Mänskliga rättigheter	17
7. Ansvarsfull arbetsgivare	26
8. Miljöansvar	30
9. Motverkande av korruption	39
10. Om denna redovisning.....	41
Bilaga 1 Styrande dokument i urval	46
Bilaga 2 Källförteckning	47
Bilaga 3 Underleverantörer indelade efter tjänstevarumärken 2016	48
Bilaga 4 Medlemskap i urval.....	50

1. Förvaltningschef har ordet



Caroline Ottoson
Förvaltningschef

Hur ser du på er övergripande vision och trafikförvaltningens uppdrag?

Kollektivtrafiken ska vara hållbar och attraktiv för alla!

”Vårt uppdrag är att skapa en hållbar kollektivtrafik och bidra till att Stockholms län är den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Kollektivtrafiken är avgörande för att lyckas skapa en attraktiv storstad och få vardagen att fungera för länets alla medborgare. Kollektivtrafiken ska vara hållbar utifrån ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv”, säger Caroline Ottoson, förvaltningschef på trafikförvaltningen sedan 2016.

”Stockholm växer och vi måste vara med i tidiga planeringsskeden tillsammans med kommunerna för att ha möjlighet att påverka utvecklingen åt rätt håll. Kollektivtrafiken är central för att få vardagen att fungera för medborgarna i Storstockholm”, säger Caroline.

Genom att vara med i tidiga planeringsskeden tillsammans med kommunerna hoppas Caroline på att så ett frö som utgör grogrunden för hållbara kollektivtrafiklösningar. ”Om vi däremot inte får möjlighet att vara med vid planering finns risk för att hänsyn inte tas till goda kollektivtrafiklösningar vid exploatering och byggande av nya bostäder.”

Samverkan med andra parter

”I perioder med många, stora ombyggnadsprojekt och ett ökat trafiktryck måste vi bli bättre på att samverka med kommuner, länsstyrelsen och andra aktörer för att kollektivtrafiken ska fungera på ett tillfredställande sätt. Vi måste kunna leverera en fungerande kollektivtrafik även när halva Stockholm byggs om.

Vi är medvetna om att det kommer att bli rörigt ett antal år men vårt uppdrag är att se till att våra resenärer kommer fram. Vi har många utmaningar kopplat till att hitta bra logistik och bli bättre på att hitta sätt att kommunicera med resenärerna vid olika sorters störningar.”

Många menar att det finns målkonflikter mellan ekonomi och kvalitet/miljö/sociala frågor – hur ser du på det?

”Vi måste alltid se till att alla tre dimensionerna i hållbar utveckling beaktas och ingår när vi fattar viktiga beslut. Exempelvis kan kollektivtrafiken spela en stor roll för att binda samman regionen,” svarar Caroline.

I utbyggnads- och förvaltningsfasen behövs en långsiktig och hållbar finansiering så att trafikförvaltningen i framtiden kan bära kostnaden för drift och underhåll. ”För att kollektivtrafiken ska fortsätta att vara attraktiv måste vi vårda det som redan finns, till exempel genom att säkerställa att våra populära stombussar kommer fram i tid. Vi får inte glömma att kollektivtrafiken är till för alla. Alla ska ha möjlighet att förflytta sig utifrån sin förmåga och kunna styra sitt resande.

Kollektivtrafiken ska inte heller bara vara en plats för de som vågar. Vi är väl medvetna om att vissa områden i Stockholm är oroliga. Jag tycker det är viktigt kollektivtrafiken finns kvar trots att det är stökigt”, säger Caroline. ”Vi ska bidra till att människor kan och vågar röra sig fritt i samhället. Vårt trygghetsarbete med bland annat trygghetscentral och trygghetsnummer är otroligt viktigt för att skapa ordning och trygghet för resenärerna”.

Hur ser du på miljöledningssystemet och ISO-certifikatets betydelse för hållbarhetsarbetet?

”Vi har haft mycket nytta av vårt miljöledningssystem eftersom det skapar struktur, ordning och reda. Vi kommer fortsätta att arbeta utifrån vårt ledningssystem och behålla vårt ISO 14001 certifikat.”

Tror du att trafikförvaltningen skulle ha någon nytta av att även ha ledningssystem inom andra områden, t.ex. socialt ansvarstagande, arbetsmiljö och kvalitet?

”Vi behöver inte flera ledningssystem utan vi kan använda samma generiska struktur som vi har i vårt miljöledningssystem för alla typer av frågor. Vi kommer arbeta vidare för att utnyttja strukturen ännu mer. Det är dock viktigt att ledningssystem inte överadministreras och inom detta område finns det en del förbättringspotential. För att systemet ska bli effektivt måste det finnas enkla och konkreta verktyg som vi kan använda oss av i vardagen. Trafikförvaltningens styrande dokument är uppbyggda utifrån ett strategiskt ramverk med vision, mål och riktlinjer där hållbarhetsfrågorna ingår. Verksamheten styr mot en vision och våra mål måste vara balanserade så att vi får jämnvikt mellan flera viktiga frågor såsom kvalitet, miljö, sociala frågor och ekonomi.”

Vad är du mest stolt över som trafikförvaltningen åstadkommit inom hållbarhetsområdet?

”Det jag är mest stolt över är att vår bussflotta drivs uteslutande på förnybart drivmedel. Det är inte någon slump, utan det är många års hårt arbete bakom vår fossilfria fordonsflotta, som vi även får politisk uppbackning för att kunna genomföra. Jag är också stolt över att arbeta på en arbetsplats med så många medarbetare med stort samhällsengagemang och som brinner för att vara med och bygga det hållbara samhället.”

Inom vilket område ser du mest utvecklings-/förbättringspotential?

”Vi har en hel del kvar att göra avseende energiefektivisering och elektrifiering av bussflottan. Vi har påbörjat arbetet med att ta fram en strategi för hur den nya tekniken ska implementeras men det finns mycket som vi inte har löst ännu såsom kraftförsörjningen, infrastrukturen, ägande med mera.

Ett annat intressant utvecklingsområde där vi än så länge bara är i startgroparna är ”mobilitet” där vi tittar på hur resenären förflyttar sig från A till B med ”kollektivtrafikinslag”. Vi tror på att samverka med andra aktörer så att vi kan utöka servicen i och runt kollektivtrafiken, till exempel kombinera kollektivtrafiken men andra tjänster såsom hyrcyklar och elbilspooler.

Det finns även planer på att genomföra ett samverkansprojekt med Västtrafiken och Skånetrafiken för att se hur vi kan få de som ofta åker på tjänsteresor att byta ut bilen.”

Hur viktigt skulle du säga att det interna hållbarhetsarbetet är för att lyckas med hållbarhetsarbetet ”utåt”? Finns det något område ni skulle behöva bli bättre på internt?

”För att få ett långsiktigt hållbart arbete såväl internt som externt måste vi skapa en attraktiv arbetsplats där medarbetarna känner att de kan och får utvecklas samt har inflytande över sitt arbete. Det senaste året har vi bland annat satsat på att utveckla ett gott ledarskap. Kulturen på arbetsplatsen är viktig för att skapa en hållbarhet i arbetslivet, det måste finnas en rimlig arbetsbelastning samt en balans mellan jobb och fritid. Det är viktigt att ledare inom organisationen är med och bidrar till den hållbara kulturen.”

Är du engagerad i hållbarhetsfrågor utanför arbetet

”Jag är inte aktiv i någon organisation men jag ser inte det som en nödvändighet för att vara intresserad av hållbarhetsfrågor, det är en naturlig del av samhället och dess utveckling.”

Hur tar du dig till arbetet?

”Jag åker kollektivt eller går till och från arbetet och till möten.”

2. Om trafikförvaltningen

2.1 Ansvarsområden

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. Utöver varumärket SL ansvarar trafikförvaltningen för Waxholmsbolaget och Färdtjänsten. Dessutom äger och driver trafikförvaltningen Spårvägmuseet.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen i den här rapporten.



2.2 Politisk styrning och finansiering

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. Trafiken drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken

finansieras främst via landstingsskatten och intäkter från biljettförsäljningen.

I Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

2.3 Verksamhetsidé

Trafikförvaltningen ska utifrån Stockholms läns landstings krav och intressenters förväntningar föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklös-

ningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för boende och besökare i Stockholmsregionen.

2.4 Vision

En attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.

2.5 Hållbar utveckling

Hållbarhet har en central roll i trafikförvaltningens arbete. 2016 hamnade SL på plats 30 av totalt 286 svenska företag i Skandinavians största undersökning

– Sustainable Brand Index – som årligen listar de mest hållbara varumärkena utifrån vad 30 000 konsumenter tycker.

Tabell 2.1 Fakta verksamhet och ekonomi

	2016	2015
Antal resenärer per vinterdag, tusental	2 921	2 841
Andel nöjda kunder allmän kollektivtrafik, procent	80 %	78 %
Andel nöjda kunder i kollektivtrafiken på vatten, procent	83 %	86 %
Andel nöjda kunder särskild kollektivtrafik, procent	93 %	96 %
Resultat, miljoner kronor	160	-192
Årets intäkter, miljoner kronor	21 062	19 500
Biljettintäkter, miljoner kronor	7 542	7 239
Skattefinansieringsgrad, procent	48 %	51 %
Investeringar, miljoner kronor	6 147	6 398

3. Intressenter

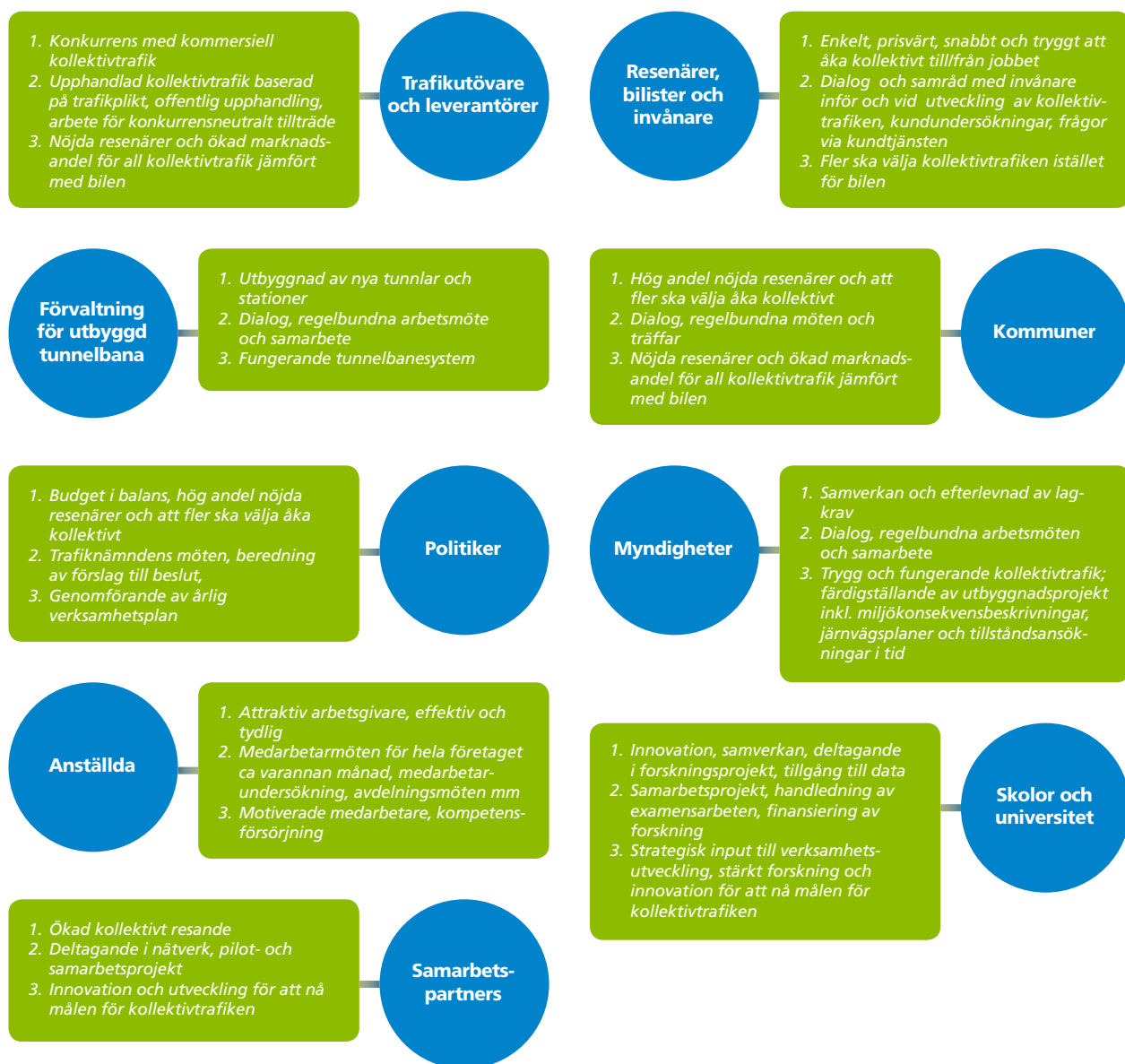
Sammanställning av dialog och samverkan med trafikförvaltningens närmaste intressenter.

I och med trafikförvaltningens roll som samhällsaktör är gruppen av potentiella intressenter stor och heterogen. Ett urval av de närmsta intressenterna har därför gjorts. Utifrån resultatet från intressentkartläggningen har de med likartade behov och intressen grupperats ihop och sammanställts på en bild nedan.

Urvalet av intressenter baseras på en bred intressentkartläggning inför framtagningen av det

regionala trafikförsörjningsprogrammet. Olika intressentgrupper som styr, använder och/eller berörs av kollektivtrafiken i länet har pekat ut vilka andra intressenter som de ansåg viktiga för trafikförvaltningen att prioritera.

I denna figur finns trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter, exempel på deras förväntningar och fokusfrågor (1), trafikförvaltningens huvudsakliga aktiviteter och kanaler för att hantera dessa (2) samt trafikförvaltningens verksamhetsmål kopplade till respektive intressentgrupps intressen (3).



4. Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete

4.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela landstinget, arbetar utifrån en definition för 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. För trafikförvaltningen handlar det 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 trafiksystemet i länet. Trafikförvaltningen gör stora investeringar inom kollektivtrafiken för att arbetet med hållbara resor ska ligga i framkant och för att främja en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Ett av de viktigaste måtten på detta är att andelen som reser med kollektivtrafiken ökar.

Tabell 4.1 Utveckling av resandet med kollektivtrafiken över tid

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Antal påstigande en vanlig vinterdag, st	739 000	763 000	786 000	791 000	802 000	825 000
Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna, procent	37 %	36 %	37 %	38 %	49 % ¹	i.u.

Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet. Ett flertal av 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 som demokrati, diskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, segregation, socialt kapital, tillgänglighet, tillit och trygghet är extra viktiga i samhällsplaneringen.

Den sociala hållbarheten delas i denna rapport upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarfull arbetsgivare. Inom området mänskliga rättigheter arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet,

trygghet samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarfull arbetsgivare är trafikförvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla anställda.

Miljömässig hållbarhet

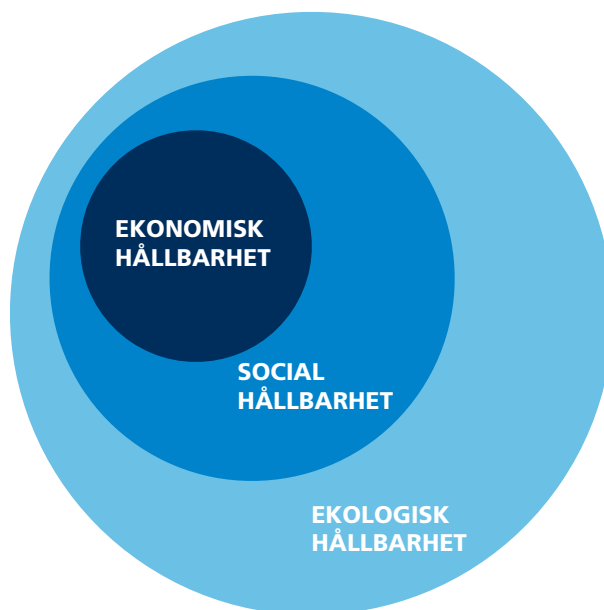
Miljömässig hållbarhet, som i många sammanhang även kallas ekologisk hållbarhet, brukar beskrivas som att den sätter ramarna eller ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna (social och ekonomisk hållbarhet). Den handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, 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 landstingsgemensamma miljöpolitiska program.

¹ Anledningen till den stora skillnaden i marknadsandel mellan 2014 och 2015 beror inte på att den verkliga andelen de facto ökat med hela 9 procent under ett års tid. Det speglar istället svårigheten i att få rättvisande siffror vid olika typer av marknadsundersökningar. Skillnaden mellan mätresultaten beror troligen främst på olika mätmetoder och tidpunkter för dess genomförande. Uppgifter för 2011-2014 kommer från en undersökning som genomfördes av TRAFÄ och uppgifter för 2015 kommer från en undersökning som genomfördes av trafikförvaltningen i samarbete med flera andra aktörer i länet.

Ekonomisk hållbarhet

Det finns många förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. En vedertagen definition som är aktuell för hållbarhetsbedömningen av trafikförsörjningsprogrammet 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 mer utförlig information om den ekonomiska hållbarheten, se exempelvis Trafiknämndens årsrapport som finns tillgänglig på www.sll.se.



Figur 4.1 Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

4.2 Ansvarsområden



Regional utvecklingsplan

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, beskriver möjlig och önskad utveckling i regionen utifrån både fysiska och sociala perspektiv.

Visionen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra övergripande mål definierar regionens attraktivitet:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resiliert region.

Trafikförsörjningsprogrammet

Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning och bygger på bland annat den regionala utvecklingsplanen samt de nationella transportpolitiska målen. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, vilka ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller även ett antal strategiska ställningstaganden som genomsyrar målen i målmodellen. Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling.

Det nu gällande programmet antogs 2012. Under det senaste året har trafikförvaltningen arbetat med att uppdatera det.

En del av arbetet med att uppdatera, utvärdera och utveckla trafikförsörjningsprogrammet var att genomföra en hållbarhetsbedömning. Syftet med hållbarhetsbedömningen var att analysera hur väl programmet bidrar till en hållbar utveckling i Stockholms region. Mer om hållbarhetsbedömningen finns att läsa om i avsnitt 5.

Programmet innehåller tre övergripande mål:

- Attraktiva resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

Mål om attraktiva resor handlar om att kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov samt utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseutvecklingen.

Mål om en tillgänglig och sammanhållen region handlar om att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen. Kollektivtrafiken ska stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen.

Mål om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan handlar bland annat om att kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska och att buller och luftföroreningar från kollektivtrafiken ska minska.

Under 2014-2016 har trafikförvaltningen reviderat trafikförsörjningsprogrammet med syfte att uppdatera och förtydliga målen. Under våren 2016 har ett antal samråd om målen i programmet med olika aktörer i länet genomförts och under hösten 2016 har förslaget på det reviderade programmet varit på remiss. Hållbar utveckling har varit ett fokusområde i revideringsprocessen.

Strategier

Trafikförvaltningen har sex strategier för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län:

- Trafikstrategin
- Affärsstrategin
- Infrastrukturstrategin,
- Strategi för hållbar utveckling
- Kommunikationsstrategin
- Kundenservicestrategi

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. Inom ramen för princip 2 tillämpas försiktighetsprincipen enligt miljöbalken.

Trafikförvaltningens strategiska principer inom hållbarhet:

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 onödigt 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 prioriteringsordning.
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.

Områdesspecifika riktlinjer

I syfte att säkerställa ett likartat arbetssätt utifrån beslutade strategiska principer har trafikförvaltningen skriftliga av ledningsgruppen fastställda 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 resenärer med funktionsnedsättning). Riktlinjerna inom hållbar utveckling definierar miljömässiga och sociala krav som trafikförvaltningen ställer vid alla upphandlingar, samt hur dessa frågor ska implementeras vid genomförande av infrastruktur- och byggprojekt. Riktlinjerna går att hämta på trafikförvaltningens hemsida, www.sll.se. Utöver riktlinjerna finns det flera internt framtagna handböcker och andra stödjande dokument som ytterligare styr och stödjer arbetet inom hållbarhetsområdet.

Medlemskap

Trafikförvaltningen är sedan 2009 medlem i FN:s Global Compact och applicerar dess tio principer i sitt hållbarhetsarbete. Dessutom är trafikförvaltningen medlem i Byggvarubedömningen, en icke-vinstdrivande ekonomisk förening vars vision är att aktivt bidra till att samhällsbyggnadssektorn

utvecklar och bygger framtidens hållbara lösningar genom att inspirera branschens aktörer att nå en giftfri miljö och hållbara leverantörsled. Trafikförvaltningen är också medlem i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik och delar deras vision "Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle." För övriga medlemskap i organisationer, se bilaga 4 till denna rapport.

Systematisk konsekvensbedömning och riskhantering

Strategin för hållbar utveckling och riktlinjerna implementeras inom trafikförvaltningens verksamhet genom olika aktiviteter. En grundläggande del i att hållbarheten verkligen genomsyrar det dagliga arbetet är att ekonomisk, miljömässig och social påverkan ska alltid identifieras, beskrivas och dokumenteras vid utredningar, projekt och beslutsunderlag, vilket är inarbetat i alla dokumentmallar. 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 alla utredningar, projekt och beslutsunderlag.

4.3 Upphandling och uppföljning

Som en del av Stockholm läns landsting måste trafikförvaltningen, förutom att följa allmän lagstiftning, även tillämpa särskilda regler som gäller vid offentlig upphandling. Trafikförvaltningens verksamhet inklusive kollektivtrafik med buss eller spårvagn omfattas av lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Vid upphandlingar som görs uteslutande eller till övervägande del för Färdtjänstens och Waxholmsbolagets verksamhet, undantaget kollektivtrafik på vatten, ska istället lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) tillämpas. Upphandling av bygg- och tjänstekoncessioner omfattas av lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK). Upphandling av kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten omfattas av lag (2010:1065) om kollektivtrafik som delvis hänvisar till LUK.

Lagarna 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 iakttagas. För att trafikförvaltningen ska kunna nå beslutade mål måste en rad krav ställas på de upphandlade verksamheterna och vid inköp av varor och tjänster. Trafikförvaltningen har en upphandlingspolicy, strikt 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.

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

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)
- ILO:s åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182

- FN:s barnkonvention, artikel 32
- det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet
- den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.
- den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet
- FN:s deklaration mot korruption

Läs mer om uppförandekoden på <http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Upphandling/uppförandekod-for-leverantorer.pdf>

Uppföljning av avtal

Uppföljning av upphandlade avtal sysselsätter över 400 personer på trafikförvaltningen 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 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 leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer i projekt sköts inom respektive projekt. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspek-

tiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Under 2016 har 9 av 12 planerade revisioner som granskat miljö- och tillgänglighetskrav genomförts hos underleverantörer.

Sociala krav och uppföljning

Trafikförvaltningen har redan påbörjat arbetet med att ställa sociala krav vid de tre senaste trafikavtalen, som omfattade två bussavtal och ett pendeltågavtal. Driftstart för avtalen var under 2016 och uppföljning kommer att ske under våren 2017. Kraven ställs i enlighet med Trafikförvaltningens Riktlinjer för social hållbarhet, RiSoc.

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 avvikelshantering ingår. Idag finns möjlighet till extra revision om uppföljningen visar på många oklarheter eller avvikelser. Arbetet pågår med att utveckla uppföljningsprocessen ytterligare.

5. Agenda 2030 genomsyrar de långsiktiga målen för kollektivtrafiken

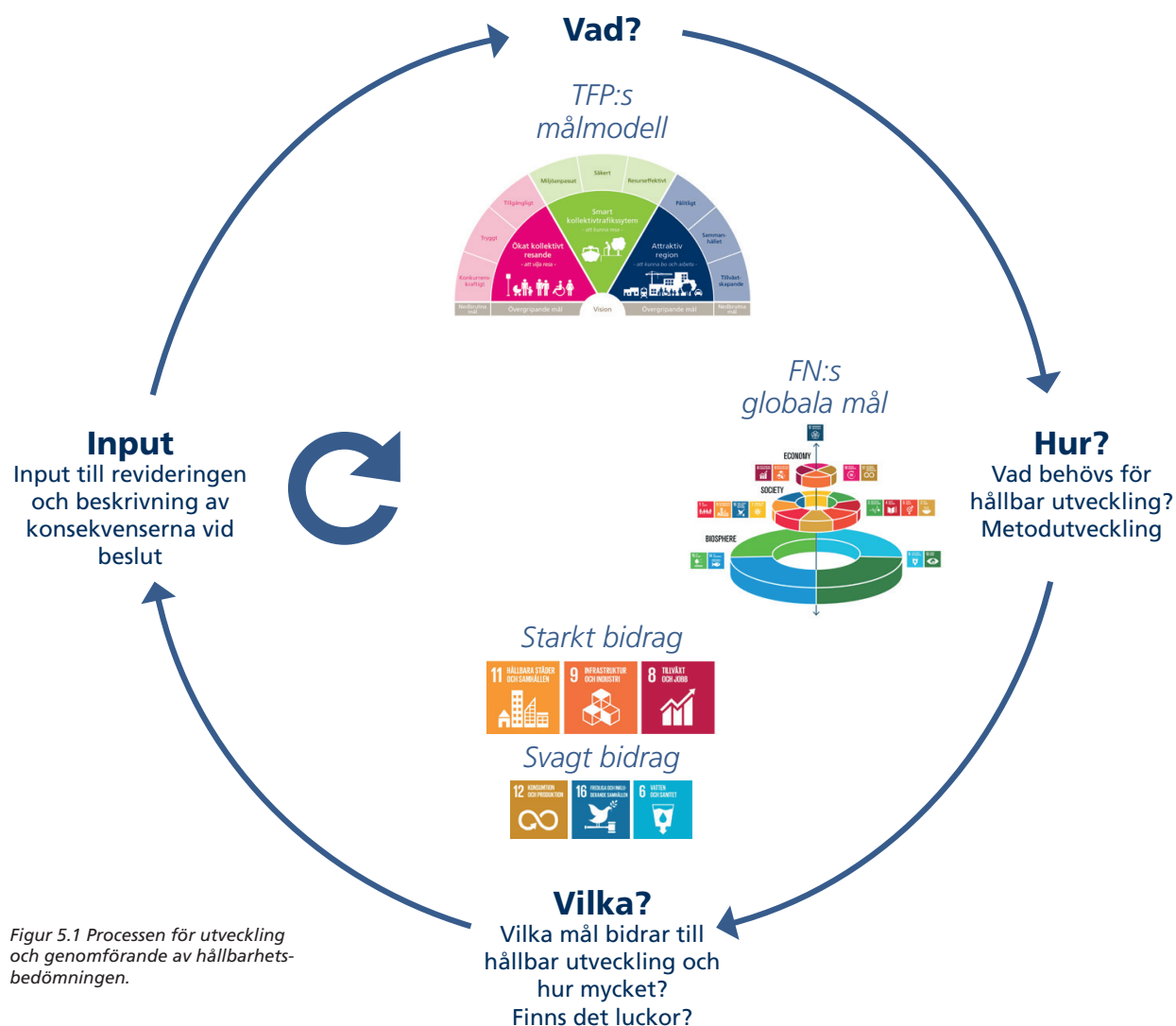
Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i alla län med samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken, i Stockholms län har landstinget delegerat denna uppgift till Trafiknämnden och trafikförvaltningen.

trafikförsörjningsprogram (TFP), fastställa långsiktiga mål för all kollektivtrafik i Stockholms län.

Under det senaste året har trafikförvaltningen arbetat med att uppdatera det regionala trafikförsörjningsprogrammet som är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Programmet innehåller långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län.

Inför revideringen bestämde trafikförvaltningen att det ska göras en hållbarhetsbedömning för att avgöra om miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet genomsyrar programmet och målen.

Trafikförvaltningen har inte bara ansvar för SL, Waxholmsbolaget och färdtjänsten, utan också ansvar för att i ett strategiskt måldokument,



Hållbarhetsbedömningen blev i sammanhanget något av ett pionjärbete där trafikförvaltningen fick utveckla en egen metod. Kort beskrivet genomfördes

en gap-analys utifrån FN:s globala hållbarhetsmål - målen i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet jämfördes med Agenda 2030-målen.

Mål Trafikförsörjningsprogram

Smart kollektivtrafiksystem

Miljöanpassat
Säkert
Resurseffektivt

Ökat kollektivt resande

Konkurrenskraftigt
Tryggt
Tillgängligt

Attraktiv region

Pålitligt
Sammanhållet
Tillväxtskapande

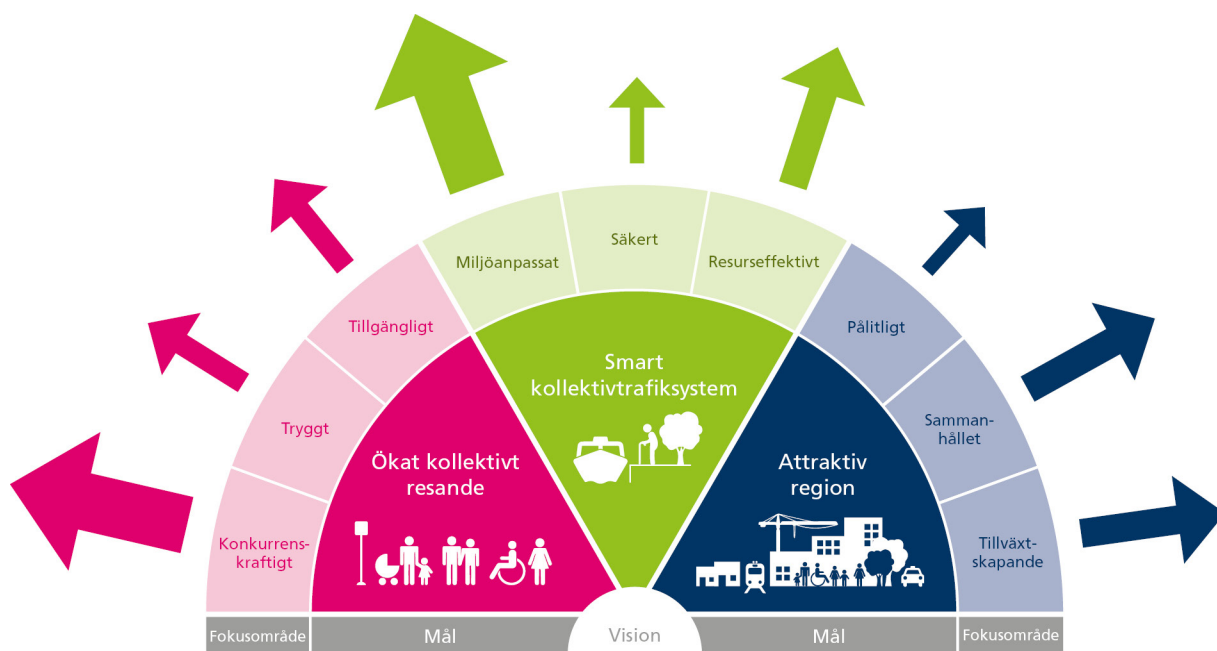
FN:s Globala mål för hållbar utveckling

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

Figur 5.2 Hållbarhetsbedömningen, kopplingar mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet och FN:s globala mål för hållbar utveckling

Hållbarhetsbedömningen gav både bekräftelse på att programmet stödjer de globala målen och information om vad som kunde bli bättre. Analysen visade att samtliga mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att uppfylla minst ett av FN:s hållbarhetsmål. Sammantaget är trafikförsörjningsprogrammet ett stort bidrag till det globala hållbarhetsarbetet. Processen hjälpte också identifiera luckor i det reviderade programmet, exempelvis frågor om klimatanpassning och socialt ansvar i

leverantörskedjan. De identifierade luckorna hantearades likvärdigt med remissynpunkter från styrgruppen, kommuner och andra intressenter. Den färdiga hållbarhetsbedömningen blev en del av det reviderade programmet och fick samma form-språk och layout för att tydligt kopplas ihop med hela programmet. I april 2017 skickades hållbarhetsbedömningen till politiskt beslut tillsammans med det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.



Figur 5.3 Illustration av resultatet visar hur stort bidrag gör respektive mål i trafikförsörjningsprogrammet till det globala hållbarhetsarbetet.

Sammantaget var bedömningsprocessen väldigt givande och lika viktig som slutrapporten. Framgångsfaktorn i arbetet var valet att genomföra en hållbarhetsbedömning utifrån Agenda 2030 målen som kopplar ihop det regionala hållbarhetsarbetet

med de nationella och globala målen genom en tydlig systematik.

Vill du veta mer om hur trafikförvaltningen gick till väga? Kontakta Helen Maalinn på helen.maalinn@sll.se

6. Mänskliga rättigheter

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällslivet. För att göra detta möjligt har trafikförvaltningen under många år arbetat för en ökad tillgänglighet, jämställdhet

och trygghet i kollektivtrafiken. Oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund ska trafiken vara tillgänglig, säker och trygg.

6.1 Så styrs arbetet

Relaterade FN Global Compact principer:

- 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.

Relaterade FN:s globala mål:

3, 5, 8, 10, 11, 12, 16

Trafikförvaltningen har ett ansvar att bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion genom att leverera en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. En grundförutsättning för att leverera en attraktiv kollektivtrafik för alla är ett aktivt och systematiskt arbete med tillgänglighet, jämställdhet och trygghet. Detta görs exempelvis genom att ställa sociala krav vid upphandlingar och i tidiga skeden av projekt. Strukturerad uppföljning av krav sker löpande enligt en generell process med metodstöd och checklistor. I utredningar, studier, rapporter och tjänsteutlåtanden beskrivs sociala konsekvenser, såväl positiva som negativa. Syftet är att identifiera och kunna minimera negativ påverkan samt att hitta positiv påverkan som trafikförvaltningens verksamhet har på samhället. Underlagen används också för att kunna föreslå riktning, välja bland alternativ och argumentera för åtgärder. Vid behovsanalys, planering av förstudie eller utredning utvärderas om en social konsekvensbedömning (SKB) behöver göras. En social konsekvensbeskrivning är en rapport med människan i fokus som beskriver de sociala konsekvenserna av en planerad åtgärd eller byggnation och som anpassas efter de förutsättningar som gäller för den aktuella utredningen.

Arbetet med jämställdhet och tillgänglighet styrs av det övergripande målet Tillgänglig och sammanhållen region, medan trygghetsarbetet styrs av målet Attraktiva resor i 2012 års trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, anpassas till personer med funktionsnedsättning och bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet mellan män och kvinnor. Både boende och tillfälliga besökare ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv och välja den för sitt resande framför bilen. För att göra resan attraktiv är trygghet en viktig del, i alla trafikslag och hela vägen från dörr till dörr. Utöver det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som är det viktigaste styrdokumentet för trafikförvaltningens arbete, finns sektorsspecifika riktlinjer för enskilda mål. Riktlinjerna för social hållbarhet, RiSoc är trafikförvaltningens samlade kravbild och vägledning i arbetet med de sociala frågorna. Riktlinjen syftar till att förenkla, förtydliga och vara ett verktyg i arbetet med de sociala frågorna. Den ska också bidra till ökad hållbar utveckling i verksamheten och i samhället såväl globalt som regionalt.

Ökad kunskap gällande kollektivtrafikens påverkan på olika grupper och samhällsmål i stort är grundläggande för att uppnå sociala mål om hållbarhet och mänskliga rättigheter. Trafikförvaltningen tillhandahåller sedan 2016 en intern utbildning om social hållbarhet som är obligatorisk för alla anställda. Utbildningen ger kunskap om trygghet, jämställdhet, barnkonventionen, insikt om tillgänglighet och normkritiskt perspektiv, jämställdhetsintegrering samt hur dessa perspektiv är en del av arbetet med en hållbar utveckling. Under rapporteringsperioden har totalt 56 timmar ägnats åt utbildningen och 20 % av de anställda har tagit del av den.

Trafikförvaltningen är också medlem i initiativet Kvinnor i transportpolitiken, ett nätverk som bildades 2002 för att verka för uppfyllandet av riksdagens mål om jämställdhet inom transportpolitiken. Målet reviderades under 2009 och lyder nu: "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”.

Trafikförvaltningen har en ambition att ständigt förbättra sitt arbete inom området mänskliga rättigheter och ha en transparent och god dialog med intressenter. För resenärer finns möjlighet att lämna synpunkter till SL:s kundtjänst som har

öppet dygnet runt, alla dagar i veckan. För frågor specifikt om hållbar utveckling hänvisas även till hallbarutveckling@sl.se.

Kontaktuppgifter till alla politiker i trafiknämnden finns på Stockholms läns landstings hemsida, www.sll.se, tillsammans med information om vem som är rätt kontaktperson i sakfrågor.

6.2 Trygghet

Det övergripande målet med trygghetsarbetet är att öka den upplevda tryggheten för SL:s resenärer och personal. Trygghet i kollektivtrafiken definieras av Stockholms läns landsting som resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik. Undersökningar visar att trygghetskänslan bland alla grupper är störst under vardagar mitt på dagen då det är mycket folk i rörelse, men mindre under helgkvällar- och nätter. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla grupper, med målet att länets invånare ska anse att SL-trafiken erbjuder trygg och säker service alla tider på dygnet.

Trygg är något man känner sig

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen, i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets mål om attraktiva resor. Trafikförvaltningen gör kontinuerliga trygghetsmätningar och genomför kommunikationsinsatser. En studie som trafikförvaltningen låtit genomföra under 2016 pekar på två huvudsakliga områden som påverkar resenärers trygghet i anslutning till kollektivtrafik: i första hand känslan av kontroll, i andra hand tilliten till samhället och andra människor. I det första området ingår att det finns andra människor runt omkring som gör att resenären känner sig sedd, att den fysiska miljön är utformad på ett bra sätt gällande belysning, tydlighet och förutsebarhet, samt att trafikinformation är uppdaterad och i realtid. I det andra området ingår att skötseln av den fysiska miljön är god, det vill säga att hållplatser, stationer, bussar och tåg är i gott skick, samt att stödet till de resenärer som drabbas av brott i eller i anslutning till kollektivtrafik är gott.

En annan studie visar att trygghet för individen i kollektivtrafiken handlar om vanor och rutiner, SL:s personals närvaro eller brist på närvaro, tid på dygnet, tid på året, om det är mycket eller lite medrese-

ner, tillgänglighet till exempelvis hissar och rulltrappor samt SL:s trygghetsinsatser. Sammantaget visar studierna att det är många olika aspekter som spelar in för individens upplevelse av tryggheten i kollektivtrafiken. Samtidigt finns det skillnader i hur olika sociala grupper upplever situationer. Målgruppen ungdomar upplevde i större utsträckning att de var trygga i kollektivtrafiken en större del av dygnet än exempelvis vuxna kvinnor.

Trygghetscentralen

För trafikförvaltningen utgör trygghetscentralen själva navet i trygghetsarbetet, som har som mål att öka den upplevda tryggheten för SL:s resenärer och trafikpersonal. Dit, till det speciella trygghetsnumret, 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.

Om trygghetscentralen och trygghetsnumret - 020 120 25 25

- Bemannad dygnet runt
- 29 operatörer
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- 21 000 samtal till trygghetsnumret under 2016
- Alla trygghetsresurser får två dagars utbildning om att jobba publikt samt om lagar, etik och moral

Tabell 6.1 Inkomna samtal till trygghetscentralen*

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1447	1921	5409	6732	8590	11995	21088

*Ökat antal samtal beror främst på att trygghetsnumret har blivit mer känt.

Utmaningar och satsningar framåt 2017

När kollektivtrafiknätet byggs ut med exempelvis nya Citybanan och antalet resenärer ökar ytterligare kommer det att behövas ännu mer långsiktigt och strategiskt trygghetsarbete.

”Vår samverkan kring trygghetsfrågor inom Stockholmsregionen kommer att fortsätta att öka. Vi måste även genomföra en översyn och förbättra vårt arbete med de större frivillighetsorganisationerna, polisens volontärer med flera resurser i arbetet med att få resenärerna att känna sig trygga då de tar sig till och från station”, säger Jeanette Hegedus, trygghetschef på trygghetscentralen.

Under 2017 kommer trygghetscentralen fira sitt 10-årsjubileum. Under de tio åren har trygghetscentralen arbetat aktivt med att dela med sig av kunskap om trygghet för att gynna samverkansarbetet med andra aktörer i länet och bidra till att minska antalet skador och öka känslan av trygghet.

Genomförda aktiviteter 2016

Uppdaterad Tryggboken

Trygghetscentralen har samlat sin kunskap om trygghet i SL-trafiken i Tryggboken, som publicerades första gången 2007 och utkom i en reviderad version i april 2016. Sedan trygghetscentralen invigdes har man ökat trygghetspersonalens närvaro, ökat antalet trygghetskameror och infört trygghetsnumret (se tabell 6.1 ovan) i syfte att arbeta förebyggande.

”Arbetet med trygghetscentralen och trygghetsnumret har varit mycket framgångsrikt”, berättar Jeanette Hegedus och Niclas Cannerfeldt från trygghetscentralen.

Samverkan Stockholmsregionen

För att öka tryggheten hos länets medborgare finns behov av samverkan mellan flera samhällsfunktioner. Trafikförvaltningen deltar därför i ”Samverkan Stockholmsregionen” där 38 olika aktörer, exempelvis polisen, räddningstjänsten, trafikverket, SOS Alarm och alla regionens kommuner ingår. Under 2016 och 2017 pågår ett projekt där ledningscentraler från olika verksamheter samverkar och bidrar med operatörer till en gemensam ledningscentral. Målet med projektet är att stödja aktörernas och operatörernas arbete, både vid vardagshändelser och vid en eventuell kris. I det löpande arbetet utgör operatörerna från de olika ledningscentralerna grunden för en ständig beredskap och aktuell lägesbild. Vid det gemensamma arbetet trimmas vardagsinsatser avseende tid och resurser genom bättre möjligheter till informationsdelning. Under 2016 har gruppen arbetat såväl med planerade händelser som med oplanerade plötsliga händelser. Bland de planerade händelserna kan nämnas Eurovision Song Contest, besök av den amerikanska vicepresidenten Joe Biden och Nordiska motståndsrörelsens demonstration. Oplanerade händelser under 2016

har till exempel varit störningar i Rakelsystemet (som används för kommunikation av samhällsviktiga myndigheter) och det kraftiga snöovädet i början av november. Arbetssätten utvecklas hela tiden utifrån erfarenheter och lärdomar och kommer under 2017 att ta ännu tydligare form.

Medverkan på We Are Sthlm

Att resenärerna själva blir mer delaktiga i sin resemiljö kan också bidra till att göra kollektivtrafikresan tryggare och trevligare. Trafikförvaltningen kommer därför att för 12:e året i rad medverka på den årliga festivalen "We Are Sthlm" (tidigare Ungo8). Eventet görs för, av och med ungdomar i åldrarna 13-19 i syfte att skapa en mötesplats med ett varierat utbud där ungdomarnas eget perspektiv är rådande. "Barn och unga är en prioriterad målgrupp för Trafikförvaltningen då de reser mycket med kollektivtrafiken. Syftet med att delta i festivalen är att skapa en positiv och långsiktig relation till unga resenärer så att de förblir SL trogna även när de nått körkortsåldern. Vi vill också öka kännedomen om SLs tryggarbetsarbete, vilka trygghetsresurser som finns i kollektivtrafiken, visa upp människorna bakom uniformen och öka kunskapen om trygghetsnumret. Genom dialog med besökarna visar vi att vi lyssnar och att ungdomarnas synpunkter är viktiga. Målet är också att ungdomarna ska förstå sin egen roll i att skapa en trygg och attraktiv kollektivtrafik", säger Karin Crawford, kommuni-

katör på trafikförvaltningen. Därför arbetar både personal från SLs Trygghetscentral, upphandlade trafikoperatörer och ungdomar i SL-tältet på "We Are Sthlm". Ungdomarna rekryteras genom ett samarbete med Stockholms stad.

"Samarbetet med Stockholms stad är värdefullt både för ungdomarna och för oss. Vi får både fler besökare, och bättre kontakt med besökarna, när tältet bemannas av ungdomar som i någon mening fungerar som förebilder för andra ungdomar. För ungdomarna är detta en värdefull praktik, och det finns flera exempel där sommarjobbet i SL-tältet lett vidare till andra jobb", fortsätter Karin Crawford. Alla hjälps åt för att det ska råda schysst klimat i tältet. Målet är en bra stämning där ungdomar gärna vill hänga och att de får med sig en positiv upplevelse från SL. "Om någon upplever en kränkande situation eller stämning är vi snabba på att poängtera att det inte är OK. Vi har mycket diskussioner om vad som är ett schysst beteende i kollektivtrafiken och det beteendet ska ju självklart råda även i tältet" berättar Niclas Cannerfeldt från trygghetscentralen. Genom bland annat frågetävlingar och idétavlor lyfts ungdomars perspektiv på vad trygghet är och hur det ska uppnås i kollektivtrafiken. "Eftersom det här konceptet har varit så givande kommer vi under 2017 att genomföra ett pilotprojekt för att se om vi ska närvara på fler event för att möta ungdomar och prata om trygghet", avslutar Karin Crawford.

6.3 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.

Tabell 6.2 Mål inom social hållbarhet

	2011	2012	2013
Antal bussar med lågt insteg eller lyft	100 %	100 %	100 %
Spårfordon med tillgängligt insteg (antingen ramp eller plant insteg)	98 %	Fullt tillgänglig	Fullt tillgänglig

Arbetsätt

Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. I det arbetet är trafikförvaltningens riktlinje för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning, RiTill, ett viktigt verktyg. Under 2016 reviderades och godkändes den femte versionen av riktlinjen.

Trafikförvaltningen arbetar för att leva upp till lagkrav om tillgänglighetsanpassningar som finns för kollektivtrafiken och har en tät dialog med intresseorganisationer genom såväl samrådsmöten som arbetsgrupper. Syftet är att på ett tidigt stadium fånga upp vilka behov äldre samt personer med funktionsnedsättning har inom kollektivtrafiken.

Ledsagning har erbjudits inom kollektivtrafiken sedan 2009. Ledsagning är en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken. En person möter upp och hjälper resenären att hitta rätt inom kollektivtrafiken. Nytt för 2016 är att det finns möjlighet att få denna tjänst även i sjötrafiken. Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av för att boka ledsagning, få hjälp med tillgänglighetsgaranti samt få information om tillgänglighetsanpassningar och råd om sin resa.

Utbildning

Alla medarbetare på trafikförvaltningen och all kundnära trafikpersonal utbildas i tillgänglighetsfrågor (Insiktsutbildning). Under utbildningen får deltagarna själva testa på hur det kan vara att exempelvis vara synsvag/blind eller rullstolsanvändare i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen ställer även krav på att all kundnära personal inom kollektivtrafiken utbildas i bemötandefrågor.

Utmaningar framåt

Sjötrafiken är det senaste trafikslaget att tillgänglighetsanpassas. Att tillgänglighetsanpassa sjötrafiken har sina utmaningar, bl.a. för att livslängden på fartygen är lång i jämförelse med andra fordon. Fartygen är ofta byggda för länge sen, utan tillgänglighetsanpassning i enlighet med RiTill. De senaste åren har dock arbete påbörjats för att göra sjötrafiken mer tillgänglig vad gäller utformningen av fartyg, bryggor och pontoner samt i informationen till resenärer. Vid alla ombyggnationer och nybyggnationer strävar man efter att följa RiTill.

Ett arbete pågår med att inventera samtliga bryggor i skärgården utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Just nu pågår också ett projekt med att tillgänglighetsanpassa samtliga fyra Djurgårdsfärjor.

Trafikförvaltningen och Locum har i samverkan med syncentralen och Synskadades Riksförbund i Stockholm startat ett samverkansprojekt om ledstråksutformning utomhus. Projektet har som syfte att blinda och synsvaga personer ska få enhetligt utformade ledstråk för att underlätta orienteringen på stationer och vid vårdenheter.

Uppföljning

Trafikförvaltningen sammanställer årligen en redovisning av genomförda åtgärder inom området i en rapport¹. Dessutom följer trafikförvaltningen regelbundet upp kvaliteten i kollektivtrafiken genom så kallade "Mystery Shopping studies". Under hösten 2016 har två stycken genomförts. Några av parametrarna som undersöktes var om busschauffören niger bussen vid busshållplatsen och om hållplatsutropen görs tydligt och korrekt.

Tabell 6.3 Uppföljning av tillgänglighetsarbetet

	2013	2014	2015	2016
Antal genomförda ledsagningar inom SL-trafiken	424	521	635	744
Andel bussar som niger vid hållplats	39 %	56 %	62 %	78 %
Andel busshållplatser som har kupolplatta	73 %	74 %	71 %	71 %
Andel förare som stannar vid kupolplatta om detta finns	74 %	80 %	84 %	85 %
Andel bussar med inre utrop	89 %	83 %	82 %	84 %
Andel busshållplatser som har yttre utrop	72 %	61 %	60 %	69 %

¹ Lägesrapport Trafikförvaltningens tillgänglighetsarbete



Nya biljettvalidator som följer tillgänglighetskraven

Genomförda aktiviteter 2016

Marknadens första tillgängliga validator

Som ett samarbete mellan en leverantör, Trafikförvaltningen och funktionshindersorganisationerna lanserades sommaren 2016 marknadens första tillgängliga validator².

Utformningen underlättar för personer med syn-, hörsel- eller språksvårigheter. "För en person med en synnedsättning är pekskrämar väldigt otillgängliga – det är omöjligt att se var på skärmen du ska trycka", berättar Ditte Kahlström Jansson, utvecklingsstrateg för tillgänglighet på trafikförvaltningen som har varit med i utvecklingsarbetet. "Att arbeta med kontraster och rätt färger är också väldigt viktigt", fortsätter hon.

Pekskärmen har kompletterats med stora taktila knappar med punktskrift samt talfunktion. Validatorn är även monterad på två olika höjder för att möjliggöra för rullstolsanvändare att validera sin biljett. Där behov finns har ledstråk lagts för att underlätta för synnedsatta att hitta till validatorn.

Sedan sommaren 2016 har validatorerna varit i bruk på Nockebybanan och Tvärbanan. Positiva resultat i utvärderingen har gjort att det nu har fattats

beslut att permanenta metoden på Tvärbanan och Nockebybanan, samt att införa metoden på övriga lokalbanor: Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Totalt kommer cirka 250 valideringsstolpar på 70 stationer att installeras med planerad driftsättning under sommaren 2018.

Bemötandepriset 2016

Stockholms läns landsting arbetar sedan många år på olika sätt för att tillförsäkra människor med funktionsnedsättning delaktighet, tillgänglighet och en god service. Det årliga bemötandepriset lyfter fram goda exempel och förebilder i det arbetet. 2016 gick priset till trafikförvaltningens arbete med personlig ledsagning inom kollektivtrafiken.

För att använda tjänsten ringer resenären SL tillgänglighetsnummer som är öppet dygnet runt och anger sina önskemål om resa och mötesplats. På utsatt tid finns en ledsagare i gul väst på plats. Tjänsten har tagits fram i nära samarbete med intresseföreningar som till exempel Synskadades riksförbund i Stockholm. Nytt från 2016 är att även sjötrafiken i länet ingår.

² Validator – utrustning för att köpa eller validera sin biljett

”Du kan till exempel bli hämtad vid en buss på Fridhemsplan, ledsagad ned till t-banan och sedan mött och ledsagad från Kungsträdgårdens t-banestation till en Waxholmsbåt vid Strömkajen”, säger Ditte Kahlström Jansson, som arbetat med tjänsten sedan 2011.

Enligt en EU-förordning ska det finnas stöd för alla som behöver ledsagning i hela Europa. SL samarbetar därför med andra aktörer för att göra

ledsagning möjlig genom Sverige. ”Vi är med i den nationella ledsagningsportalen som samordnar ledsagning till alla delar av Sverige. Om du åker med SL-trafiken och ska vidare till andra delar av Sverige kan vi ordna ledsagning ända fram till slutdestinationen om bolaget som anordnar resan är ansluten till Ledsagningsportalen”, säger Ditte Kahlström Jansson.

6.4 Jämlikhet och jämställdhet

Att kollektivtrafiken ska öka jämlikhet och jämställdhet i regionen är ett mål i sig och en förutsättning för att nå en hållbar utveckling. Samhällets välbefinnande ökar när klyftorna minskar och alla invånare har möjlighet att påverka och delta i samhället på lika villkor.

Arbetsätt

Trafikförvaltningen har identifierat och arbetar aktivt med flera åtgärder som är viktiga för att målet om jämställdhet och jämlikhet ska kunna uppnås. Det handlar exempelvis om att planera kollektivtrafiken ihop med bebyggelseplanering utifrån ett vardagslivs- och hela resan-perspektiv, trygghet och tillgänglighet, utbildning om bemötande och icke-diskriminering i kollektivtrafiken, samt att påverka branschaktörer till att själva sysselsätta arbetslösa personer.

Internt styrs arbetet genom trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet som definierar bland annat krav om jämställdhet i enlighet med gällande lagstiftning, genomförande av konsekvensbedömningar ur jämställdhets och jämlikhetsperspektiv, utbildning av personal inom jämställdhet och jämlikhet, samt jämställd representation vid beslutsprocessen. Vidare samarbetar trafikförvaltningen med Skånetrafiken och Västtrafik för att utveckla branschgemensamma riktlinjer för social hållbarhet.

Utbildning

Sedan 2016 utbildas alla medarbetare på trafikförvaltningen och kundnära personal i frågor om social hållbarhet (inklusive jämlikhet och jämställdhet).

Utbildningens innehåll är framtagna tillsammans med trafikförvaltningens egen personal och trafikoperatörer och det färdiga utbildningsmaterialet är tillgängligt för alla trafikförvaltningens leverantörer. Alla som har genomgått utbildningen ska ha kunskap om bland annat trygghet, jämställdhet, barnkonventionen och verktyg för att inom sitt uppdrag tänka och handla normkritiskt och jämställdhetsintegrerat.

Utmaningar framåt

Trafikförvaltningen står inför spännande utmaningar i arbetet med att öka samverkan med andra aktörer i länet i planering och utveckling av kollektivtrafik som exempelvis utbyggd spårväg och tunnelbana. Bedömning av sociala konsekvenser vid val av hållplatslägen och linjesträckningar samt främjande av sysselsättning och praktikplatser vid byggskede är viktiga frågor i arbetet med ökad jämlikhet och jämställdhet.

Intresset och insikten om behovet av att genomföra sociala konsekvensbedömningar inför infrastrukturprojekt har ökat under de senaste åren. Det handlar om att sätta invånare och resenärer i fokus vid infrastrukturutveckling och komplettera de traditionella samhällsekonomiska analyserna med beskrivning om sociala konsekvenser med olika lösningar och alternativ. För att säkerställa att alla effekter som en investering har på samhället bedöms och beskrivs krävs både en ändring av arbetsätt och att en social konsekvensbedömning finns med tidigt i alla projekt.

Uppföljning

Trafikförvaltningen följer upp det interna arbetet inom jämställdhet och jämlikhet bland annat genom deltagande i utbildning och genom kontroller om upphandlingar inkluderar sociala krav och om sociala konsekvensbedömning gjorts.

- Under 2016 genomfördes tio utbildningstillfällen (56 timmar sammanlagt) och 140 personer deltog.
- Social hållbarhet är ett relativt nytt område och genomförande av upphandlingar är tidskrävande. Sedan riktlinjer fastställdes har det startats upp tre trafikavtal med krav om social hållbarhet enligt riktlinjerna: två avtal inom busstrafik som hade driftstart under sommaren 2016 samt trafikavtalet om pendeltågstrafiken som startade vintern 2016. Uppföljning av dessa avtal är planerad för våren 2017.
- Som en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammets sociala, miljömässiga och ekonomiska följder har trafikförvaltningen gjort en hållbarhetsbedömning, läs mer på sidan 14-16.

Genomförda aktiviteter 2016

Sociala konsekvensbedömningar i trafikförvaltningens projekt

Under 2016 genomförde trafikförvaltningen en social konsekvensbedömning i samband med upprustningen av Lidingöbanan. Bakgrunden till behovet av bedömning var att vid upprustningen av Lidingöbanan togs beslut att den befintliga plankorsningen och övergångsstället vid Skärsätra Hamnväg skulle tas bort. Anledningen till beslutet var att övergången inte bedömdes som säker i dåvarande skick. Beslutet överklagades av boende. Överklagandet resulterade i en process som syftade till att utreda utformningen av en trafiksäker förbindelse för gående. Det var i detta skede som en social konsekvensbedömning genomfördes i syfte att utreda de sociala konsekvenserna ur aspekterna som har med jämlikhet att göra: tillgänglighet, trygghet och säkerhet för grupperna gående, barn, personer med funktionsnedsättning, bilister, lokalbaneförare och cyklister. Slutsatserna som gjordes i denna sociala konsekvensbedömning ledde fram till att trafikförvaltningen beslutade att det inte skulle byggas någon ny övergång mot bakgrund av att passagen inte skulle leda till ökad jämlikhet och vara tillgänglig för alla grupper samt att passagen inte var en viktig länk mellan målpunkter.

Social hänsyn i upprustningen av Hallunda och Norsborg

”Det började med att Stockholms läns landstings avdelning för hållbarhet beviljade oss medel för att vi skulle arbeta med social hållbarhet i projektet upprustning Hallunda Norsborg”, berättar Essan Tehranipour, då projektledare för upprustningsprojektet. ”Att vi blev beviljade stödet från landstinget gjorde att vi kunde lägga mer tid och personella resurser för att stötta hela projektet i dessa frågor. Utöver det var utbildningsinsatser till de som var involverade avgörande för framgången och att projektet verkligen gjorde skillnad”. Projektet började med att identifiera de viktigaste intressenterna för projektet och sociala frågorna. Sedan genomfördes dialog med berörda intressenter för att ringa in vilka aktiviteter inom områdena säkerhet och trygghet, tillgänglighet samt socialt engagemang som skulle kunna genomföras i projektet. På en workshop diskuterades och dokumenterades intressenternas förslag kring hur området skulle kunna bli säkrare och tryggare, vad som behövs för en bättre tillgänglighet samt hur projektet skulle kunna engagera ungdomarna. Förslagen grupperades sedan utifrån vilken effekt de skulle ha och hur lätta/svåra de var att genomföra, för att kunna prioritera bland de inkomna förslagen. En konkret åtgärd som genomfördes inom projektet var att trafikförvaltningen ställde krav på utlysningen av praktikplatser/lärling inom projektets byggtreprenad. Syftet med lärlingsplatsen var att främja sysselsättningsmöjligheterna för unga som står långt från arbetsmarknaden, på lång sikt främja kompetensöverföring till unga i Botkyrka kommun, samt att bidra till integration och att skapa förankring till projektet lokalt.

Branschgemensamma upphandlingsriktlinjer för social hållbarhet

Trafikförvaltningen har under 2016 drivit i samverkan med Skånetrafiken och Västtrafiken ett arbete med att ta fram branschgemensamma upphandlingsriktlinjer för social hållbarhet. Den gemensamma uppförandekoden (se sid 13) ligger till grund för arbetet med de nya riktlinjerna. Även trafikförvaltningens riktlinjer för socialt ansvarstagande, RiSoc, har fungerat som inspiration. Då uppförandekoden främst är inriktad på varor finns det ett behov av att komplettera de nya riktlinjerna med krav avseende upphandling av tjänster och trafik. Eftersom alla tre organisationer upphandlar trafik var det naturligt att som första steg ta fram krav kopplade till trafi-

kavtal och fordonsupphandlingar. Arbetsprocessen har varit strukturerad och utgått från identifierade risker. Dessa har sedan grupperats och värderats inför att arbetet ska fortgå utifrån de områden där behoven är som störst. Exempel på identifierade områden är upphandling av leverantörer och entreprenörer inom bygg, fordon, trafik och biljettkontroll.

I riktlinjerna ska även anges vilka verifikat eller bevis som leverantören ska kunna uppvisa och vad som händer vid överträdelser. Det återstår fortfarande en hel del arbete med riktlinjerna, speciellt inom områdena arbetsmiljö och trygghet. De beräknas dock bli klara under 2017, för beslut under 2018.

Tanken är att de branschgemensamma riktlinjerna ska utgöra en bruttolista på krav där upphandlaren/beställaren kan välja vilka som passar i den aktuella upphandlingen. Syftet med de gemensamma kraven är att skapa en enhetlighet i kravställningen.

I ett senare skede finns förhoppningar om att branschen kan hjälpas åt och samfinansiera och genomföra riktade revisioner utifrån de gemensamma riktlinjerna.

Branschen via Svensk Kollektivtrafik har tidigare tagit fram gemensamma miljökrav, tillgänglighetskrav, designkrav och funktionskrav. När riktlinjerna är klara kommer de att publiceras på föreningens hemsida, www.svenskkollektivtrafik.se

7. Ansvarsfull arbetsgivare

Trafikförvaltningens personalarbete bygger på en strävan efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Vid utgången av november månad 2016 var 718 perso-

ner anställda, fördelat på 655 tillsvidareanställda och 63 visstidsanställda. Antalet vakanser var 90 stycken.

Tabell 7.1 Nyanställningar (tillsvidare) 2016

	Antal nyanställda	Tillsvidareanställda	Andel nyanställda
Kvinnor	54	344	15,7 %
Män	44	311	14,1 %
Totalt	98	655	15 %

Att utöka den egna bemanningen är ett fokusområde för Trafikförvaltningen.

Den viktigaste händelsen under året är den personalstrategiska utredning som pågår, inklusive den konsultväxling det innebär. Antalet beslutade nya tjänster har mot bakgrund av detta ökat med 126 under 2016.

Personalomsättning 2016

Kvinnor	16 %
Män	11 %
Totalt	14,1 %

7.1 Så styrs arbetet

Relaterade FN Global Compact principer:

- 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.

Relaterade FN:s globala mål:

3, 5, 8, 10

förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de fackliga organisationerna (Vision, SACO och Ledarna) i olika frågor.

Trafikförvaltningen har kollektivavtal med två fackliga organisationer, Vision och Saco, med vilka samverkansmöten genomförs varje år. På dessa möten diskuteras verksamheten, ekonomin, arbetsmiljön och personalfrågor.

Antal fackligt anslutna, Trafikförvaltningen 2016

Vision	186
Saco	283
Annan	79
Ej organiserade	179

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa trygga och säkra arbetsförhållanden för alla medarbetare inom Trafikförvaltningen och för Trafikförvaltningens leverantörer. Trafikförvaltningen omfattas av Stockholms läns landstings kollektivavtal, AB (allmänna bestämmelser). Som arbetsgivare samverkar och

Trafikförvaltningen arbetar sedan länge med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. De viktigaste verktygen för det omfattande arbetet utgörs av Stockholms läns landstings personalpolicy och folkhälso-policy samt den så kallade Jämställdhetsplanen. Den aktuella Jämställdhetsplanen gäller för 2015-2018 och fastställer att Trafikförvaltningen ska arbeta för att alla ska värderas lika och ges samma utvecklingsmöjligheter. Samtidigt ska jämställdhets- och mång-

faldsarbetet bedrivas aktivt och utgöra en integrerad del av den ordinarie verksamheten.

Cheferna utbildas fortlöpande i frågor om likabehandling och arbetsmiljö, bland annat för att möta kraven som ställs upp i arbetsmiljöverkets nya föreskrift avseende organisatorisk och social arbetsmiljö. Vid kränkningar ska medarbetaren i första hand gå till sin chef, i andra hand till HR-sektionen och i tredje hand erbjudas samtal med företagshälsovården.

Tabell 7.2 Könsfördelning inom trafikförvaltningen, 2013 - 2016

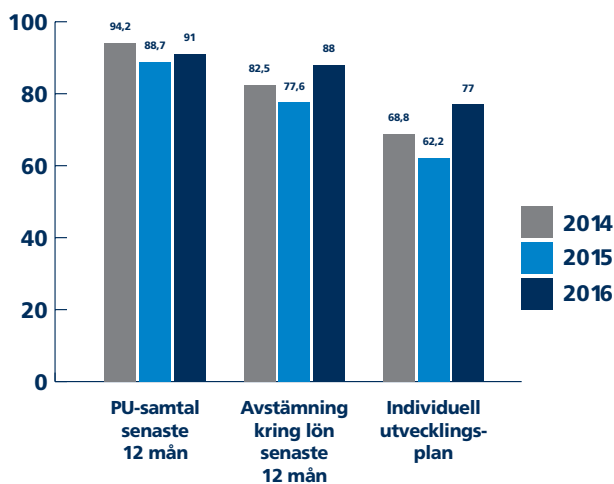
	2013	2014	2015	2016
Antal i ledningsgrupp	7	7	7	8
Varav kvinnor	3	3	3	5
Antal chefer	44	45	55	57
Varav kvinnor	22	24	28	34
Antal tillsvidareanställda	571	600	623	655
Varav kvinnor	312	322	332	344

Lönefördelning inom trafikförvaltningen (medellöner 31 december 2016)

Ledningsgruppen: Männens löner är 12 %
lägre än kvinnornas
Chefer: Männens löner är 2 %
lägre än kvinnornas
Medarbetare: Kvinnornas löner är 14 %
lägre än männens

Medarbetarnas åsikter om sin arbetsplats är viktiga i arbetet för att bli en attraktiv arbetsgivare. Varje år genomförs en enkät om de anställdas syn på verksamheten, som följs upp med handlingsplaner. 2016 besvarades medarbetarenkäten av 90 % av alla anställda. Frågan "bemöter vi varandra med respekt för allas lika värde" fick då ett resultat på 84 (i ett index av 100 möjliga), vilket är ett gott betyg för det interna jämställdhetsarbetet. Samma år blev utfallet för Trafikförvaltningens övergripande attraktivitet som arbetsgivare 65.

Diagram 7.1 PU-samtal, avstämning lön och utvecklingsplan, deltagande i procent



Medarbetarna deltar regelbundet i utvecklingssamtal. Samtalen är ett användbart verktyg i förbättringsarbetet.

Genomförda aktiviteter 2016

Partsgemensam arbetsmiljöutbildning

Som arbetsgivare strävar trafikförvaltningen mot att vara en attraktiv och jämlik arbetsplats. Därför arbetar trafikförvaltningen systematiskt och förbyggande för att säkerställa trygga och säkra arbetsförhållanden. Ledarskapet är avgörande för att skapa en bra arbetsmiljö.

Under 2016 satsade trafikförvaltningen på en arbetsmiljöutbildning för chefer, fackliga representanter, skyddsombud och HR-personal. Utgångspunkten har bl.a. varit att möta kraven i arbetsmiljöverkets nya föreskrift avseende organisatorisk och social arbetsmiljö. Utbildningen har också haft som syfte att öka kunskapen om och ge praktiska verktyg i arbetet med rehabilitering och stresshantering samt fortsätta arbetet med tidigare handlingsplan avseende kränkande särbehandling.

”Ett område som vi känner att vi måste förbättra oss inom är stressrelaterad sjukskrivning och rehabilitering. För att skapa en hållbar arbetsmiljö måste vi bli bättre på att fånga tidiga signaler på ohälsa samt arbeta förebyggande”, berättar Hanna Olsson, personalstrateg. ”Det är ett arbete som till stor del handlar om vårt arbetsklimat och hur vi bemöter varandra. Ledarskapet är oerhört viktigt, det behövs närvarande ledare och ett klimat där man pratar om dessa frågor. Vi har ett bra stöd av vår företagshälsovård vid behov, men det är viktigt att vi alla samarbetar kring dessa frågor, framför allt i arbetet med tidiga signaler, där har vi oerhört mycket att vinna”, säger Hanna.

Utbildningen har varit partsgemensam för att stärka samarbetet mellan chefer, fackförbund, skyddsombud och HR i det gemensamma arbetet inom området. ”Det finns en stor kraft i att alla parter arbetar tillsammans i dessa frågor och att gemensam kunskap ger goda förutsättningar för ett sådant samarbete. Utbildningen är obligatorisk för alla chefer inom Trafikförvaltningen. Vår målsättning är att öka kunskapen om avtal, lagstiftning och krav som finns inom ramen för arbetsgivaransvaret”, säger Hanna Olsson.

Arbetsmiljöverkets nya föreskrift

AFS – 2015:4 Organisatorisk och social arbetsmiljö.

Syftet med arbetsmiljöverkets föreskrift är att förebygga ohälsa i arbetslivet. Föreskrifterna reglerar kunskapskrav, mål, arbetsbelastning, arbetstid och kränkande särbehandling. Föreskrifterna gäller från och med den 31 mars 2016 och ersätter de tidigare föreskrifterna Kränkande särbehandling i arbetslivet (AFS 1993:17) och Omvårdnadsarbete i enskilt hem (AFS 1990:18) samt de allmänna råden om Psykiska och sociala aspekter på arbetsmiljön (AFS 1980:14).

Karriärmöjligheter

Trafikförvaltningen har sedan flera år tillbaka kunnat erbjuda studenter möjligheten att skriva sitt examensarbete i anslutning till frågor som rör kollektivtrafiken ur en rad olika perspektiv. Varje termin annonserar trafikförvaltningen ut ett antal uppdrag som grundar sig i verkliga problem och utmaningar som verksamheten har identifierat. På så sätt får studenter möjlighet att studera verkliga problem och komma med lösningar som gör livet lättare för länets invånare. Studenterna som söker sig till trafikförvaltningen kommer från olika universitet och högskolor i landet, men gemensamt är intresset för kollektivtrafik.

Att skriva sitt exjobb hos trafikförvaltningen och göra det riktigt bra kan leda till anställning. En av de som snart avslutar sitt examensarbete och som erbjudits en anställning är Ilaf Hashim. Hon läser ett femårigt samhällsbyggnadsprogram på Tekniska högskolan och skriver sitt exjobb om upplevd trängsel när resenärer gör sitt val av resa. Nu har Ilaf erbjudits en roll som strategisk planerare och ska arbeta med att ta fram underlag och genomföra utredningar inför både kort- och långsiktiga planer som berör kollektivtrafiken. Om sin tid som exjobbare på trafikförvaltningen säger hon: ”Det har varit över mina förväntningar, alla är så välkomnande och det finns hög kompetens i huset. Det är verkligen inspirerande.”

En annan anställd som började sin karriär som exjobbare är Malin Lindberg som idag arbetar som affärsförvaltare inom trafikplanering. Intresset för trafikförvaltningen väcktes 2014 under ett besök på Tekniska Högskolans arbetsmarknadsdagar, Armada, där hon träffade Kenneth Domeij, kravställande specialist inom depå och terminal på trafikförvaltningen. Kenneth blev Malins handledare och exjobbet tog fart. Arbetet syftade till att jämföra energiåtgången mellan bussparkering inomhus i hall och utomhus på bussvärmeramp för att hitta en energieffektiv, ekonomisk lösning och nå landstingets miljömål.

Andra examensarbeten som genomförs på trafikförvaltningen vinter 2016 – vår 2017 är:

- Analysmodeller om social hållbarhet och kollektivtrafik, Emma Lidell
- Hur trafikförvaltningen tillämpar sina riktlinjer för social hållbarhet i sina bygg- och anläggningsprojekt, Daniel Uskali och Karin Löwenberg
- Jämförelse mellan de vanligaste reningsmetoderna för bussdepåer i Stockholm, Ena Bahtic
- Hur installationen av solel på taket till trafikförvaltningens lokal skulle kunna fungera, Sofia Ulin
- Spelutveckling för att fatta beslut och spel att använda i utbildningssyfte, Phillippe Tillheden och Marika Driman
- Metod för att bedöma kvaliteten på den realtidsinformation som visas på trafikförvaltningens digitala trafikinformationsskyltar, Gustav Lillo och Gustav Karlsson

8. Miljöansvar

Det övergripande målet med den svenska miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att öka miljö- och hälsoproblemen utanför landet ("generationsmålet"). Trafikförvaltningen genomför åtgärder för att öka andelen förnybar energi i kollektivtrafiken och för att effektivisera energianvänd-

ningen. Investeringar i kollektivtrafik som minskar användandet av fossila bränslen från i synnerhet biltrafiken är en viktig del på vägen mot en förbättrad miljö och folkhälsa. Även åtgärder som bullerminskning och minskade växthusgasutsläpp från kollektivtrafiken är viktiga aspekter.

Tabell 8.1 Mål i trafikförsörjningsprogrammet

	Resultat 2016	Mål 2020	Mål 2030
Öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	49 %	Ökning med 2,5 procentenheter	Ökning med 5 procentenheter
Restidskvot (hela länet)	1,7	1,3	1,25
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken, land	97 %	90 %	100 %
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken, vatten	4 %	90 %	100 %
Energianvändning för kollektivtrafiken, per utfört trafikarbete i personkilometer	-10 %	25 % reduktion från basåret 2007	35 % reduktion från basåret 2007
Buller från tunnelbana och lokalbanor	Kartläggning 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	

8.1 Så styrs arbetet

Relaterade FN Global Compact principer:

- 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 FN:s globala mål

3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15

Trafikförvaltningen lägger stor vikt vid miljöarbete och ser en betydande möjlighet i att minska miljöpåverkan regionalt genom att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik som gör att resenärer väljer bort bilen till förmån för kollektivtrafik. Att dessutom tillhandahålla kollektivtrafik som drivs av förnybara

bränslen och som använder bästa möjliga produktval ur miljösynpunkt gör att kollektivtrafiken blir ett klimatsmart och hållbart alternativ.

Trafikförvaltningens miljöarbete utgår från mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Inom ramen för 2012 års trafikförsörjningsprogram sker miljöarbetet under det övergripande målet Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan. I detta ingår att kollektivtrafikens förbrukning av fossilt bränsle ska minska. Detsamma gäller för buller och luftföroreningar, samtidigt som energieffektiviteten och säkerheten ska förbättras.

Utöver trafikförsörjningsprogrammet finns beslutade styrdokument och riktlinjer för specifika områden. På miljöområdet är ett av de viktigaste dokumenten Riktlinjer Miljö, som beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och kravställa inom miljö och energi.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan utifrån ett certifierat miljöledningssystem, ISO 14001. Miljöledningssystemet säkrar ett förebyggande, effektivt och systematiskt

arbete för att minska belastningen på miljön genom mål, aktiviteter och uppföljning. Årligen genomförs både intern och extern revision av miljöledningssystemet. Om avvikelser framkommer under revisionen eller under det löpande arbetet finns krav på hantering och uppföljning av dessa.

Miljöarbetet är en del av chefers och medarbetarnas vardag och kommunikation om miljö bidrar till

att trafikförvaltningen uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och ger en positiv bild av verksamheten. Trafikförvaltningen sammanställer årligen en rapport om hur arbetet inom miljöområdet fortskrider som redovisas till landstinget och trafikinämnden. Trafikförvaltningens detaljerade miljöredovisning för 2016 finns tillgänglig på hemsidan, www.sll.se.

8.2 Hållbar stad och ökat kollektivt resande

Kollektivtrafiken bidrar till ekologisk hållbarhet i våra städer och tätorter genom att möjliggöra människors tillgänglighet med förhållandevis liten miljöpåverkan. Ju fler som åker med kollektivtrafiken i stället för med egen bil, desto mindre lokal miljöpåverkan, buller och trängsel.

Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hänga med. De senaste åren har befolkningen ökat med omkring 40 000 invånare per år och år 2030 beräknas antalet invånare i regionen vara 2,6 miljoner. Siffran kan jämföras med år 2010 då invånarantalet var knappt 2,1 miljoner. En ökad befolkningssmängd ökar också belastningen på trafiksystemen i länet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, speciellt i Stockholms centrala delar. När Stockholm växer måste kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver.

En av trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stora infrastrukturprojekt tar flera år från planering till färdigställande. Det största projektet i Stockholmsregionen de senaste åren är Citybanan, som har diskuterats ända sedan början av 1990-talet och kommer att vara klar sommaren 2017.

Samverkan med kommunerna

Kommunerna har en viktig roll eftersom de ansvarar för den fysiska planeringen och det är viktigt att trafikförvaltningen finns med i den tidiga planeringsfasen i kommunerna. "Vår uppgift är att verka för att hänsyn tas till hållbara kollektivtrafiklösningar vid planering av till exempel nya bostadsområden", berättar Cecilia Bostorp som är gruppchef för samhällsplanering. Målet är att det ska finnas goda förutsättningar för att försörja nya områden med kollektivtrafik. Trafikförvaltningen bedriver därför en kontinuerlig dialog med kommunerna och bevakar kollektivtrafikperspektivet i alla detaljplaner. Så

många bostäder som möjligt ska ligga i bra kollektivtrafik läge och så många som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektiv trafik. "Ju fler resenärer som tillkommer i det befintliga systemet, ju större turtäthet finns det underlag att köra, vilket i sin tur gör kollektivtrafiken mer attraktiv", fortsätter Cecilia.

För trafikförvaltningen är det nödvändigt att samarbeta med olika aktörer för att kunna förse regionen med kollektivtrafik. Och här finns det förbättringspotential. "Vi måste bli ännu bättre på att samverka med kommuner, länsstyrelsen och andra aktörer för att kollektivtrafiken ska fungera på ett tillfredsställande sätt och hitta lösningar som gynnar alla", säger Cecilia. Kommunsamverkan är avgörande för att lyckas göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna. För att diskutera framtida utvecklingsmöten har Trafikförvaltningen under 2016 initierat årliga kommunchefsmöten. Årets första möte hade temat "samverkan".

En annan viktig fråga som trafikförvaltningen arbetar med och som kräver samverkan med kommunerna är framkomlighet i stomnätet. Bra framkomlighet är avgörande för att få flera att välja att åka kollektivt. Förutsättningar för trafiken att komma fram handlar om hur färdvägar planeras, genom att minimera rödljus, trafikplatser och rondeller som stoppar upp flödet eller att förbättra "Signal prio", bussarnas företräde i gatukorsningar.

Resvaneundersökningar och nöjdhetsmätningar

Resvaneundersökningar och kundnöjdhetsmätningar genomförs regelbundet för att ge de regionala aktörerna i länet ett statistiskt säkert underlag för att kunna följa, driva och utveckla kollektivtrafiken, men även få bra underlag vad gäller övriga färdmedel. Läs mer om resvaneundersökningen för Stockholms län, RVU 2015, på sidorna 32 till 33.

Trafikförvaltningen samlar in 12 000 svar per månad i undersökningar av trafikanternas upplevda kvalitet. Detta redovisas varje månad i ett kundnöjdhetsindex. Undersökningarna visar en tydlig ökning av nöjdheten hos resenärerna. Hårda kvaliteter som tidhållning, turtäthet och störningsinformation är i nämnd ordning de viktigaste parametrarna för resenärernas nöjdhet. Mätningarna visar också att trängsel inte påverkar nöjdheten nämnvärt, i alla fall inte hos dem som valt att resa kollektivt.

Genomförda aktiviteter 2016

Utveckling av sjötrafiken

Sjötrafiken har bara någon procent av länets alla resor. "Potentialen att öka resandet på vatten är stort men kräver moderna, tillgängliga och energieffektiva lösningar", säger Sonny Österman som jobbar med strategisk planering av sjötrafiken på trafikförvaltningen.

Utvecklingen av sjötrafiken kan bidra till en hållbar stadsutveckling genom att erbjuda fler resvägar, avlasta väg- och spårtrafik och utveckla fler framtida vägar på vatten. Under 2016 fattade trafikinämnden beslut om investering i nya fartyg för sjötrafiken, som beräknas vara i trafik 2024-2025. Fartygen kommer att bidra positivt till miljön genom sin energieffektivitet och genom mindre vågor och svall. De kommer dessutom vara mer tillgängliga för resenärer och ha större kapacitet även för cyklar.

2016 togs två nya pendelbåtlinjer i drift, Riddarfjärden från Söder Mälarstrand till Norr Mälarstrand samt från Ekerö till Stockholm. Så här långt har insatsen fallit väl ut. Ett ökat antal resenärer tar sig från Ekerö till Stockholm trots att restiden inte påverkas mot andra trafikslag. För påstigande vid Ekensberg och Essingen förkortas restiden till centrum. "Det faktum att båtarna är anpassade för att resenärer ska kunna ta med cykel på båten ger ökad hållbarhet och påverkar förmodligen sjötrafikens redan höga kundnöjdhetsindex, som normalt ligger på 96-99%", fortsätter Sonny.

Resenärsundersökning på Ekeröbåten visar att överströmning av resenärer från andra trafikslag kommer både från bil och busstrafik.

Riddarfjärdsbåten har även den fler resenärer än vad man räknat med men tillströmningen till denna linje var inte lika stor som för Ekeröbåten. En förklaring till detta är att placering av på/avstigningsplatser inte är optimal eftersom stor del av kajerna kring Riddarfjärden påverkas av olika utvecklings-

projekt. På sikt förväntas båtlinjen kunna avlasta landtrafiken kring Riddarfjärden.

En utmaning med den strategiska planeringen för sjötrafiken i stockholmsregionen är det ökade byggandet i sjönära lägen. Med ökad belastning på båtlinjer vid dessa lägen påverkas ofta restiden för befintliga resenärer. "Längre restider accepteras ofta på vattenvägarna men det finns gränser som idag inte är fullt definierade", säger Sonny.

Resultat av resvaneundersökningen för Stockholms län 2015

Resultatet av resvaneundersökningen 2015 visar att det dagliga resandet inom länet är starkt inriktat mot de centrala delarna. Endast en procent av länets invånare pendlar ut från länet. Av de motoriserade resorna som länsinvånarna gör en vardag (måndag - fredag) och som har mål i länet sker 51 % med bil och 49 % med kollektivtrafiken. Kvoten mellan kollektivtrafik/bil är 1,7 för hela länet. Restidskvot är förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restid med bil och man strävar efter att kvoten ska bli lägre.

Sammanfattningsvis visar rapporten att:

- Ju närmare regioncentrum man bor desto mindre reser man i bil
- Hälften av resorna på vardagar utgörs av arbets- eller tjänste- och skolresor
- Kvinnor reser mer kollektivt än män, män reser mer med bil jämfört med kvinnor

Undersökningen visar även att det finns potential till ett ökat kollektivt resande genom:

- Kollektivtrafikens attraktionskraft behöver öka så att den blir ett förstahandval även för dem som inte enbart är hänvisade till den (t ex skolelever och personer utan bil).
- Idag har vi högre andel kollektivtrafikresor där det är hög andel kollektivtrafik, dvs. det finns potential att öka antalet kollektivtrafikresor genom att öka utbudet.
- Potential finns att öka kollektivtrafikresandet på helger och vid tvärresor och genomresor.
- Utmaningar på sikt då det kommer finnas en allt större andel äldre resenärer som idag hellre väljer bilen.
- Potential finns att öka kollektivtrafikens andel om fler män reser kollektivt, istället för med bil.
- Miljömässiga vinster nås om en större andel fritidsresor görs med kollektivtrafik eftersom dessa är längre och idag i stor utsträckning görs med bil.

Om RVU 2015

Den senaste resvaneundersökningen för Stockholms län, RVU 2015, presenterades 2016 och nästa planeras att genomföras 2019. RVU 2015 gjordes i ett samarbete mellan trafikförvaltningen, Trafikverket, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms län (KSL), Länsstyrelsen och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF).

En enkät skickades ut till 129 000 länsinnevånare, svarsfrekvensen var drygt 35 %. Enkäten innehöll dels bakgrundsfrågor om individen och hushållet samt tillgång till olika färdmedel

och parkeringsmöjligheter, dels en resedagbok med frågor om alla resor som gjorts under en speciell mät dag.

I rapporten "Resvanor i Stockholms län 2015" redovisades resultatet av antal resor till/från och inom länet, antal resor, reslängd, restid, ärende och färdmedel redovisas utifrån köns- och åldersfördelning och inkomstfördelning.

Läs mer och ladda ned hela rapporten på: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Resvaneundersokningen-2015/>

Klimat och förnybar energi

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor som människan står inför. Det är därför av största

vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Kollektivtrafiken använder mycket energi och står för en stor del av utsläpp av växthusgaser.

Tabell 8.2 Utsläpp per resa (gCO₂ per personkilometer)

	2014	2015	2016
Spårtrafik	0,003	0,003	0,003
Busstrafik	25	25	15
Sjötrafik	-	468	425
Resa med SL trafik i snitt, landtrafik	8	8	5
Resa med SL-trafik i snitt, alla trafik	8	11**	8
Resa med SL-trafik viktat* genomsnitt	8	11**	8

*de flesta resor sker med spårtrafik (ca 67 %).

** fr.o.m. 2015 inkluderas även sjötrafik i trafikförvaltningens miljödata

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs med biobränslen eller el som kommer från sol, vind och vatten. 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.

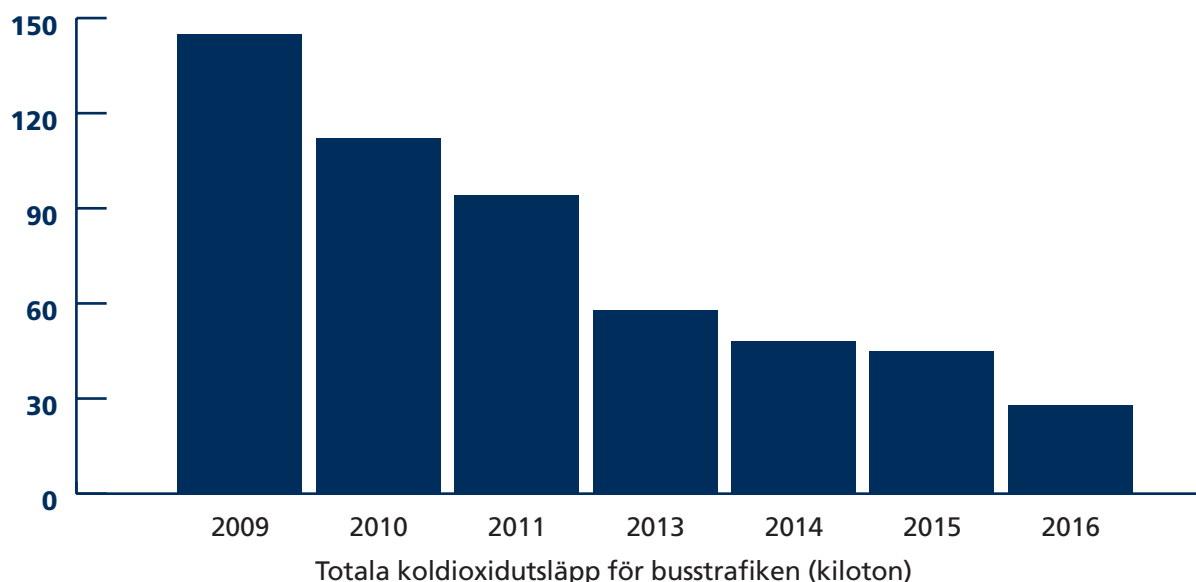
Resan från fossila drivmedel till förnybara

För snart 30 år sen började resan mot att fasa ut de fossila drivmedlen inom kollektivtrafiken. "Vi har hela tiden haft högt ställda miljömål och successivt

ökat kraven på att våra operatörer ska använda förnybara drivmedel", säger Stefan Wallin, chef för hållbar utveckling på trafikförvaltningen. "Resan har inte alltid varit lätt och det har krävts mycket uppfinningsrikedom, samarbete med olika aktörer såsom busstillverkare samt samarbete med kollektivtrafikutövare i andra länder. För att lyckas har vi testat och använt en rad olika drivmedel: etanol, RME, biogas, bränsleceller och HVO."

Den största utsläppskällan av koldioxid har länge varit busstrafiken, men arbetet med att minska utsläppen går stadigt framåt.

Diagram 8.1 Totala koldioxidutsläpp för busstrafiken ¹



Vid årsskiftet 2016/2017 fasades det sista fossila bränslet ut från busstrafiken, med undantag för en mindre buss på Tynningö. Av totalt cirka 2100 bussar återstår nu alltså bara en som drivs med vanlig diesel. "Anledningen till att vi nådde betydligt längre än målet 2016 på 75 procent förnybart beror på det goda samarbetet med operatörerna. Det är väldigt roligt att operatörerna har valt att ställa om till förnybart redan innan avtalskraven slagit in", berättar Stefan.

"Nu när vi lyckats få hela vår bussflotta att drivas med förnybart är nästa utmaning sjötrafiken. Även hur de förnybara drivmedlen framställs och utsläppen ur ett livcykelperspektiv är väldigt viktiga frågor. En rad nya fossilfria drivmedel finns på marknaden, HVO är ett bra alternativ som också passar sjötrafikens speciella krav. Arbetet pågår med att öka andelen förnybart drivmedel både i pendelbåtar och skärgårdsbåtar", fortsätter Stefan.

Om HVO

HVO är ett förnybart drivmedel med bra klimatnytta och används som alternativ till fossil diesel. HVO är en syntetisk diesel som framställs genom hydrering av växt- och djurfetter. Den HVO som trafikförvaltningen köper är 100 % förnybar och kommer från slakteri- och fettavfall. För tillverkning av HVO som säljs på den svenska mark-

naden kan inte palmolja användas då den ratas av marknaden i Sverige. Efterfrågan på HVO är jättestor och bristen på råvara kommer hålla tillbaka utvecklingen av HVO. Vid upphandling av drivmedel ställer trafikförvaltningen krav på att EU:s hållbarhetsdirektiv följs och att leverantören lämnar hållbarhetsbesked.

¹ Uppgifter för 2012 saknas

Energieffektivisering

Trafikförvaltningen förvaltar ett mycket omfattande fastighetsbestånd, framförallt bestående av ett stort och växande antal spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Dessa fastigheter är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska fungera tillfredsställande. Kollektivtrafiken i Stockholms län är en omfattande verksamhet med hög tillgänglighet och många drifttimmar, vilket även i sin tur innebär att energianvändningen i fastigheterna är hög. Avtalen för trafikförvaltningens samarbetspartners som ansvarar för drift och underhållsavtal av dessa fastigheter ser olika ut, och har haft olika förutsättningar och kravbilder. Detta har inneburit utmaningar för trafikförvaltningens verksamhet beträffande möjligheter till energieffektiviseringsåtgärder inom fastigheter.

Trafikförvaltningen har de senaste åren lagt mycket fokus på att minska energianvändningen i fastigheter. Energiutredningar har genomförts för befintliga spår- och bussdepåer, pilotprojekt har genomförts avseende styrssystem för bussramper och jämförelser har genomförts avseende energiåtgång mellan att värma bussar vid bussramper kontra uppställning inomhus. Ytterligare åtgärder som har genomförts är tidsbegränsad tillförsel av el, värme och tryckluft till bussar under uppställning, induktiv växelvärmepå lokalbanorna och successiv övergång till LED-belysningar pågår. Därtill har ett stort antal åtgärder vidtagits för att minska energianvändningen i fastigheter. En mer detaljerad redovisning av genomförda energieffektiviseringsåtgärder under 2016 finns att läsa i Trafikförvaltningens miljöredovisning för 2016.

Framtida utmaningar - energieffektivisering av bussar

Energieffektivisering omfattar både fyllnadsgraden i bussarna, alltså antal passagerare per resa samt energieffektiviseringen av själva fordonet.

Trafikförvaltningen har stora framtida utmaningar för att lyckas uppnå de högt ställda energieffektiviseringsmålen på 15 % till 2030.

I samband med kommande bussupphandlingar som genomförs under 2017 kommer kraven på energieffektivitet att öka ytterligare. För att nå de högt ställda kraven på energieffektivisering krävs i princip en ökad elektrifiering av bussarna. Troligen måste entreprenörerna kunna erbjuda elektrifierade bussar då avtalen börjar gälla år 2019.

Tabell 8.3 Energianvändning, bussar (2016)

Personkilometer	1 867 000 000
Drivmedelsförbrukning	
Diesel (5 % RME), liter	3 085 742
RME (100 %), liter	23 68 3097
HVO, liter	10 014 693
Etanol, liter	22 093 924
Biogas, Nm ³	13 270 964
Naturgas, Nm ³	588 075
Total energianvändning, MWh	697 780
Energianvändning, kWh per personkilometer	0,374

Under 2016 påbörjade trafikförvaltningen en tvåårig utredning som syftar till att kartlägga hur bussflottan ska kunna elektrifieras på ett kostnadseffektivt sätt.

Verkningsgrad

Elmotor cirka	95 %
Diesel cirka	35 %
Bensin och biogas	cirka 25 %

Genomförda aktiviteter 2016

Granskning av arbetet med energieffektivisering

I början av 2016 presenterade Landstingsrevisorerna rapporten: "Landstingets styrning av arbetet med energieffektivisering". Granskningen visade att Trafiknämnden arbetar med energieffektivisering, men att målet inte kommer att nås till 2016. Revisorerna summerade i sin rapport behovet av tydligare målstyrning och uppföljning och gav tre rekommendationer för fortsatt arbete:

- kvalitetssäkra energidata
- öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energimålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskild fastighet resp. avtal, implementera och följa upp dessa.
- genomför en samlad analys av genomförda åtgärder

Som resultat av detta gjorde trafikförvaltningen under hösten 2016 en behovsanalys och satte upp en tidplan för fortsatt arbete. En energiutredning kommer att genomföras under 2017 och åtgärder är planerade till 2018 och framåt.

Utredning om energiövervakningssystem

Energiövervakningssystem ska installeras på trafikförvaltningens bussdepåer. Inför det arbetet gjordes det under 2016 en utredning för att ta fram förslag på hur ett lämpligt system ska se ut. Syftet med energiövervakningssystemet är att kunna få jämförbar statistik, mätdata och uppföljning mellan bussdepåernas energiförbrukning. Den förbättrade statistikinhämtningen möjliggör effektiva energibesparingsåtgärder och skapar större möjligheter att styra energiförbrukningen. Förstudien adresserar bl.a. följande frågor:

- Vad ska mätas?
- Hur ska det mätas?
- Hur ska data och statistik samlas in och visas?
- Hur ska det analyseras för att uppfylla givna syften?

För att få till ett så framgångsrikt införande som möjligt menar handläggarna i utredningen att:

- Det är lämpligt med två olika nivåer för inhämtning av mätdata, för att kunna hantera att depåerna har skilda förutsättningar.
- Systemet bör anslutas som ett eget system direkt till överordnat system.
- Det finns en personell resurs på trafikförvaltningen som aktivt arbetar med systemet och följer upp data.

Ny metod för avisning av pendeltåg

En ny metod för att avisa pendeltåg vintertid har minskat behovet av uppvärmningen i Älvsjödepån. Tidigare uppvärmd volym var 18 900 kubikmeter och med hjälp av luftbälgar värms endast 2 500 kubikmeter upp. Avisningen sker nu på halva den tiden som det tidigare tog att avisa ett tåg. Den nya metoden har löst ett komplicerat problem och gjort pendeltågstrafiken mer driftsäker under vintertid. Genom att utföra denna åtgärd effektiviserades inte bara avisningen utan kostnaden för uppvärmning och elenergi minskades med totalt ca 500 000 kr/år. Detta medförde en minskad CO₂ belastning motsvarande ca 50 ton/år. Metoden blev belönad med landstingets miljöpris 2016.

Buller

Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Buller påverkar människors hälsa och kan inverka negativt på möjligheten till en god livskvalitet. Utöver att människor blir störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn negativt – bullerreduktionsarbetet kan därmed kopplas till förbättring av folkhälsan i länet. Om resenärerna upplever fordonen som tysta och bekväma kan det bidra till att fler reser med kollektivtrafiken istället för med bilen och därmed bidrar till minskade utsläpp och förbättrad folkhälsa i stort.

Inom trafikförvaltningens bullerreduktionsarbete finns ett antal utmaningar. Stockholm är en region som expanderar snabbt och behovet av fler bostäder är stort. För att möta detta behov har det införts nya regelverk som underlättar nybyggnation av bostäder i redan bullerutsatta områden, till exempel nära spår- och busstrafik. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete inom området buller är därför att samverka med kommuner i planeringsprocessen för att bullerfrågan ska tas med i tidiga planeringsskeden.

Trafikförvaltningen är medlem i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet är att öka den regionala kompetensen inom bullerområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller ska uppnås.

Styrning och arbetssätt

Princip nummer fyra i Strategi för hållbar utveckling lyder:

(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 prioriteringsordning.

Riktlinjer Buller (RiBuller) styr hur trafikförvaltningen ska arbeta systematiskt med bullerreduktion. Första versionen av RiBuller fastställdes i maj 2014 och har sedan dess uppdaterats vid flera tillfällen.

Genomförda aktiviteter 2016

Bulleråtgärder under upprustningen av Roslagsbanan

I samband med upprustningen av Roslagsbanan har en viktig målsättning varit att minska bullerstörningar längs hela banan. Genom att ställa krav på bullernivåer vid upphandling av nya tåg kan uppkomsten av buller vid källan minska. För att dämpa och skärma av buller från järnvägen har en rad olika åtgärder och metoder använts på Roslagsbanan. Ett exempel är spårnära skärmar som är en ny typ av bullerskyddsskärm längs spåren som är ett alternativ till traditionella bullerskyddsskärmar. Skillnaden är att de är låga, cirka 1 m, och att de placeras i direkt anslutning till spåret. Trafikförvaltningen har under flera år testat och provat ut spårnära skärmar och det är numera en accepterad teknisk åtgärd. Spårnära bullerskyddsskärmar används i stor omfattning på Roslagsbanan och Saltsjöbanan då de är ett mycket kostnadseffektivt alternativ till traditionella höga bullerskyddsskärmar. Spårnära skärmar ger dessutom mindre påverkan på landskapsbilden. En annan metod som har använts under upprustningen av Roslagsbanan är ljudabsorbenter på bergväggar. Istället för att spränga bort berg för att ge plats för bullerskydd kan en ny typ av absorbent användas direkt på berget.



Ljudabsorbenter på en bergvägg



Spårnära skärmar

Tabell 8.4 Planerade och genomförda bullerskyddsskärmar Roslagsbanan

	Planerade totalt	Genomförda fram till 2016-12-31
Bullerskydd, längs spår*	28,2 km	15,7 km
Bullerskydd, fastighetsnära	935 st	408 st

*2011 fanns ca 1 km befintliga bullerskyddsskärmar i spårområdet. Samtliga av dessa var konventionella höga träskärmar.

En av de teknikerna som trafikförvaltningen har ställt krav på vid upphandling av nya fordon är att vagnarna ska vara utrustade med hjuldämpare. Tester som har genomförts har visat att hjuldämpare på vagnarna minskar skrik ljud i kurvor. Detta har alltså lett till att samtliga fordon som trafikerar Roslagsbanan ska vara utrustade med hjuldämpare.

I samband med upprustningen av Roslagsbanan har trafikförvaltningen genomfört en tillståndspröv-

ning, som innebär en rättslig miljöprövning. Trots att Roslagsbanan inte omfattas av tillståndsplikt enligt miljöbalken har trafikförvaltningen frivilligt ansökt om tillstånd för verksamheten, vilket är unikt i Sverige. I tillståndsansökan ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som omfattar hela Roslagsbanan. Prövningen baseras på en helhetsbedömning av Roslagsbanans miljöeffekter samtidigt som den beaktar Roslagsbanan som ett riksintresse

för kommunikationer. Med ett tillstånd regleras verksamheten med villkor utifrån miljöbalkens bestämmelser. På detta sätt fastställs långtgående och tydliga miljökrav samtidigt som trafiken på Roslagsbanan kan utföras på ett sätt som gynnar resenärer.

Quiet track

Ett projekt som bedrivits sedan 2013 är EU-projektet Quiet Track. Projektets syfte har varit att hitta effektiva metoder för att minska ljudnivåerna från tunnelbanans spårtrafik genom förbättrad spårövervakning. Under 2016 beviljade Vinnova medel för en fortsättning av projektet, vilket innebär att trafikförvaltningen kommer att påbörja upphandling av spårövervakningssystem för buller.

9. Motverkande av korruption

Transparency International Sverige definierar korruption som ”att utnyttja sin ställning för att uppnå otillbörlig fördel för egen eller annans vinning”.

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, t.ex. genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

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

9.1 Så styrs arbetet

Relaterade FN Global Compact principer:

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

Relaterade FN:s globala mål:

16

Stockholms läns landstings riktlinje och policy

Under 2016 antogs Stockholms läns landstings riktlinjer för anti-korruption och representation samt Anti-korruptionspolicy för Stockholms läns landsting. Syftet med riktlinjen är att konkretisera landstingets anti-korruptionspolicy och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuder 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. Riktlinjerna tar i första hand sikte på det som gäller när anställda eller förtroendevalda har rollen som mottagare av en förmån eller en gåva. Även gåvor och förmåner utan ekonomiskt värde omfattas av policyn och riktlinjerna.

Internt styrdokument trafikförvaltningen

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter vilket fastställdes av förvaltningschefen i maj 2016. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen. I förhållningssättet 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. Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och systematiskt för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Centrala verktyg i det här arbetet är styrdokumentet 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. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen. Konsulter ska inför uppdrag inom trafikförvaltningen underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet.

Upphandling

Även vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. 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 styr-

dokumentens vägledning vid upphandling. Alla förfrågningsunderlag och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp (5 mkr för trafikavdelningen respektive 1 mkr för övriga avdelningar) ska granskas av jurist och controller innan fastställande respektive undertecknande.

Genomförda aktiviteter 2016

Information till verksamheten

Under 2016 har verksamheten informerats löpande på trafikförvaltningens intranät om aktuella ämnen. Exempel på sådan information är sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor, information om nya styrdokumentet samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

Styrdokumentet Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter ska följas av samtliga medarbetare, såväl anställda som konsulter. I detta syfte initierades en utbildning i det nya styrdokumentet av förvaltningschefen. Utbildningen påbörjades under sommaren 2016 och majoriteten av alla anställda har deltagit. Även trafiknämnden och styrelsen har tagit del av dokumentet. En utbildning riktad till trafikförvaltningens chefskollektiv har genomförts, i vilken även ledningsgruppen deltog.

Utbildning för nyanställda och konsulter

Utbildningen "Introduktionsutbildning i 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. Nyanställda kallas per automatik till utbildningen, och deltagandet följs upp av HR och av den enskilde medarbetarens chef. Löpande utförs även andra interna utbildningsinsatser.

Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om sina riktlinjer. Enligt lag finns även i samband med upphandlingar skyldigheter respektive möjlighet för beställaren att bl.a.:

- 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 2016 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, men i dagsläget finns inget beslut om en eventuell utbildningsinsats riktad mot leverantörer."

10. Om denna redovisning

Trafikförvaltningen rapporterar för sjunde året i rad i enlighet med de tio principerna i Global Compact. Den senaste rapporten kom i maj 2016 och finns tillgänglig på hemsidan, www.sll.se. Rapportering sker på årsbasis för föregående år. Årets rapportering följer i stora drag tidigare års vad gäller den redovisade informationen och indelningen. Rapporten omfattar alla tjänstevarumärken. I vissa fall

redovisas uppgifter från specifika trafikslag eller verksamheter.

Väsentlighetsanalys

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

Tabell 10.1 Sammanställning av alla teman som var utgångspunkten för väsentlighetsanalysen

Krav på innehåll och/eller betydande aspekter inom hållbar utveckling enligt:	
Lagen	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, olika exempel på aktiviteter: 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	Ökad jämlikhet och jämställdhet (TFP ¹ & nationella mål), tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (lagkrav, TFP, osv)/hela resan, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan (SLLs Uppförandekod), trygghet (TFP), anti-korruption (lagkrav, SLLs krav), ökat kollektivt resande, förnybar energi, energieffektivisering, minskat buller, minskade utsläpp, minskad användning av kemikalier, klimatpåverkan från tjänsteresor, miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt, hållbar upphandling, arbetsmiljö (SLLs anställda)
Globala mål för hållbar utveckling som är relevanta för trafikförvaltningen	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
GRI:s standard för hållbarhetsrapportering	Information om verksamheten, väsentliga teman, hållbarhetsstyrning (sk management approach), relevanta indikatorer utifrån GRI:s ² katalog eller egna

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 och är inte en prioritering av vilka hållbarhetsfrågor trafikförvaltningen ska arbeta med. Trafikförvaltningens dagliga arbete har direkt eller indirekt koppling till alla aspekter i sammanställningen ovan.

Väsentlighetsanalysen genomfördes genom att trafikförvaltningens arbetsgrupp för hållbarhetskommunikation först gjorde en egen prioritering som sedan vägdes hop med externa intressenters input. Vid genomförande av väsentlighetsanalysen tillämpades de politiskt beslutade målen inom hållbar utveckling som politikernas prioritering av olika hållbarhetsfrågor. Trafikförvaltningens arbetsgrupp för hållbarhetskommunikation består av chefen för Hållbar utveckling och strategier inom kommunikation, miljö och social hållbarhet.

¹ TFP - Trafikförsörjningsprogram

² GRI - Global reporting initiative

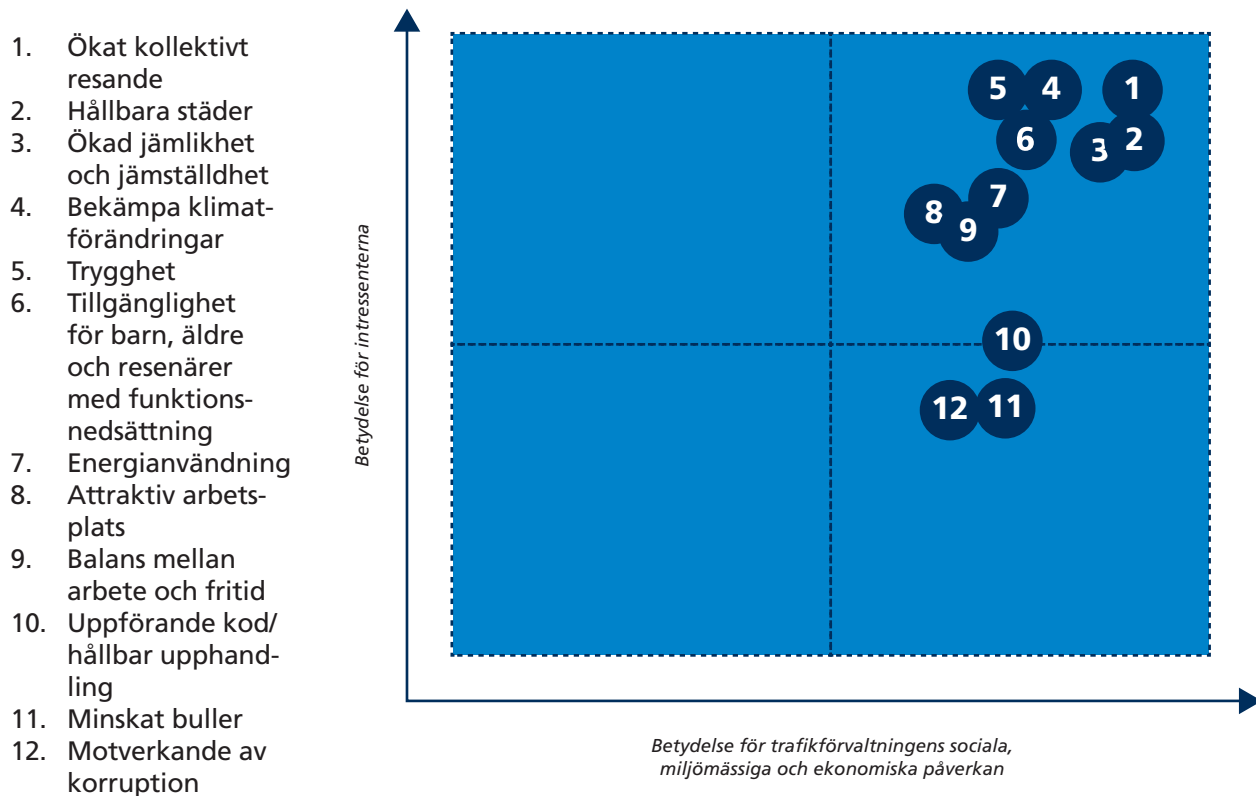
En extern intressentgrupp som trafikförvaltningen prioriterade särskilt vid genomförande av väsentlighetsanalysen var barn och unga. Barn utgör en stor andel av dagens kollektivtrafikresenärer. Barn har inte körkort och är därmed beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. 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 lägger störst vikt vid

Fokusgrupper med barn och unga omfattade åldersgruppen 15-19 år. Fokusgrupperna hade en jämn blandning av tjejer och killar och bakgrund. Det genomfördes totalt fyra fokusgrupper, varav två med barn och unga från Stockholms innerstad och

närförorter och de andra två med barn och unga från yttreförort norr och söder om stan. Varje fokusgrupp bestod av åtta personer och genomfördes i form av en semistrukturerad dialog som pågick två timmar.

Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen presenteras i diagrammet nedan. Figuren 10.1 illustrerar hur olika intressenter har rankat de mest prioriterade hållbarhetsaspekterna utifrån sitt perspektiv (betydelse för intressenterna) och hur samma aspekter bedöms att påverka trafikförvaltningens sociala, miljömässiga och ekonomiska påverkan på samhället (betydelse för trafikförvaltningen). De hållbarhetsaspekter som rankades högst både av arbetsgruppen och ungdomar återfinns till vänster om figuren från 1 till 12. Hur väsentliga de olika aspekterna är sammantaget kan läsas av figuren, där aspekter som är samlade högst upp till höger på figuren är både rankade som viktiga av intressenter och bedöms ha stor betydelse för trafikförvaltningens påverkan.

Figur 10.1



10.1 Global Compact

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

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.

Tabell 10.2

Område	Principer	Sida
Mänskliga rättigheter	1. Företagen ombeds att stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka; och 2. försäkra sig om att deras eget företag inte är delaktiga i brott mot mänskliga rättigheter	17-25
Arbetsvillkor	3. Företagen ombeds att upprätthålla föreningsfrihet och ett faktiskt erkännande av rätten till kollektiva förhandlingar; 4. avskaffande av alla former av tvångsarbete; 5. faktiskt avskaffande av barnarbete; och 6. avskaffandet av diskriminering vid anställning och yrkesutövning.	26-29
Miljö	7. Företag ombeds att stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker; 8. ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande; och 9. uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik.	30-38
Antikorrupcion	10. Företag bör motarbeta alla former av korrupcion, inklusive utpressning och bestickning.	39-40

10.2 Global Reporting Initiative

Vid framtagning av den här redovisningen har Trafikförvaltningen tagit hänsyn till GRIs (www.globalreporting.org) nya standarder för hållbarhetsredovisning. Rapporten är dock inte en fullständig GRI- redovisning, utan ett första steg i arbetet med att implementera GRI:s standarder i hållbarhetsrapporteringsprocessen.

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 (KPI). Dessutom har urvalet gjorts med koppling till väsentlighetsanalysen (se ovan) samt med hänsyn till resultat av intressentdialog.

Gränsen för vad rapporteringen enligt GRI ska omfatta har gjorts med hänsyn till trafikförvaltningens verksamhetsgränser som geografiskt omfattar Stockholms läns landsting och den kollektivtrafikverksamhet som bedrivs inom dessa gränser och under trafikförvaltningens kontroll.

Tabell 10.3 GRI Index

GRI Standard-nummer		Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	Profilindikator	102-1	Organisationens namn	Förordet
GRI 102	Profilindikator	102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	2
GRI 102	Profilindikator	102-3	Organisationens huvudkontor	Förordet
GRI 102	Profilindikator	102-4	Länder där organisationen har verksamhet	2
GRI 102	Profilindikator	102-5	Ägarstruktur och företagsform	2
GRI 102	Profilindikator	102-6	Marknadsnärvaro	2
GRI 102	Profilindikator	102-7	Organisationens storlek	2
GRI 102	Profilindikator	102-8	Antal och övrig information om anställda	7
GRI 102	Profilindikator	102-9	Beskrivning av leverantörskedjan	4; Bilaga 3
GRI 102	Profilindikator	102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedja	2; 10
GRI 102	Profilindikator	102-11	Hantering av försiktighetsprincipen	4.2
GRI 102	Profilindikator	102-12	Externa principer och andra initiativ rörande hållbarhet som organisationen stödjer	10.1 10.2
GRI 102	Profilindikator	102-13	Medlemskap i organisationer	4,2; Bilaga 4
GRI 102	Profilindikator	102-14	Uttalande från förvaltningschefen	1
GRI 102	Profilindikator	102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	2 4
GRI 102	Profilindikator	102-18	Organisationsstruktur	2
GRI 102	Profilindikator	102-40	Intressenter	3
GRI 102	Profilindikator	102-41	Kollektivavtal	7.1
GRI 102	Profilindikator	102-42	Identifiering och urval av intressenter	3
GRI 102	Profilindikator	102-43	Intressentengagemang	3
GRI 102	Profilindikator	102-44	Huvudsakliga teman som har lyfts av intressenterna	3; 10
GRI 102	Profilindikator	102-45	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	Se årsrapporten
GRI 102	Profilindikator	102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar	10
GRI 102	Profilindikator	102-47	Väsentlighetsanalys	10
GRI 102	Profilindikator	102-48	Förändringar/korrektur av uppgifter som har redovisats i tidigare redovisningar	10
GRI 102	Profilindikator	102-49	Förändringar i redovisningens omfattning	10
GRI 102	Profilindikator	102-50	Redovisningsperiod	10
GRI 102	Profilindikator	102-51	Datum för senaste redovisning	10

GRI Standard-nummer		Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	Profilindikator	102-52	Redovisningscykel	10
GRI 102	Profilindikator	102-53	Kontaktinformation rörande hållbarhetsredovisningen	Förordet
GRI 102	Profilindikator	102-54	Tillämpning av GRI:s riktlinjer	Förordet 10.2
GRI 102	Profilindikator	102-55	GRI Index	10.2
GRI 103	Hållbarhetsstyrning	103-1	Beskrivning om hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	4; 10
GRI 205	Antikorruption	205-2	Kommunikation och utbildning rörande anti-korrupsionspolicy och rutiner	9
GRI 205	Antikorruption	205-3	Korrupsionsincidenter och vidtagna åtgärder	9
GRI 302	Energi	302-1	Energiförbrukning inom organisationen	8; Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-3	Energiintensitet	8; Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-4	Energibesparingsinitiativ	8; Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-5	Energibesparingsinitiativ, produkter och tjänster	8; Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-1	Direkta växthusgasutsläpp (Scope 1)	8; Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-2	Indirekta växthusgasutsläpp (Scope 2)	8; Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-4	Växthusgasintensitet	8; Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-5	Utsläppsminskningar av växthusgaser	8; Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-7	Övriga utsläpp av luftföroreningar (NOx, PM)	Miljöredovisningen
GRI 401	Arbetsvillkor	401-1	Antal nyanställda och personalomsättning	7
GRI 404	Utbildning och utveckling	404-3	Regelbunden utvärdering av prestation och karriärutveckling	7.1
GRI 405	Mångfald och jämlikhet	405-1	Mångfald	7.1
GRI 405	Mångfald och jämlikhet	405-2	Löneskillnad mellan kvinnor och män	7.1
GRI 410	Säkerhet	410-1	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till säkerhetspersonal	6.1
GRI 412	Mänskliga rättigheter	412-2	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till anställda	6.1
GRI 413	Lokala samhällen	413-2	Konsekvensbedömning rörande påverkan på lokalsamhällen	6,1; 6.4

Bilaga 1

Styrande dokument i urval

Regionala utvecklingsplan, RUFS, tillgänglig via
www.rufs.se

Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2012, tillgängligt via
<http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/>

Riktlinjer för planering av kollektivtrafik (RiSoc, RiBuller, RiMiljö, RiTill osv.), tillgängligt via
<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiken%20vaxer%20med%20Stockholm/SU/Riktlinjer/Riktlinjer-planering-kollektivtrafik-stockholmslan-2016.pdf>

Agenda 2030 och globala mål för hållbar utveckling, tillgängligt bland annat via <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Global Compact och de tio principerna, tillgängligt bland annat via <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>

Arbetsmiljöverkets föreskrift 2015:4 Organisatorisk och social arbetsmiljö, tillgänglig via
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/publikationer/foreskrifter/organisatorisk-och-social-arbetsmiljo-afs-20154/>

Bilaga 2

Källförteckning

Definition av ekonomisk hållbarhet hämtad från KTH, tillgänglig via:
<https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976>

Trafiknämndens årsrapport 2015, tillgänglig via
<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2017/21%20februari/p5--TN-2015-1526-TJUT-Arsrapport.pdf>

Trafiknämndens årsrapport 2016, tillgänglig via
<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2017/21%20februari/p5--TN-2015-1526-TJUT-Arsrapport.pdf>

Trafikförvaltningens miljöredovisning 2015, tillgänglig via
http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Miljo/Miljoredoavisning_2015_final_webb.pdf

Trafikförvaltningens miljöredovisning 2016, tillgänglig via
<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Miljo-%20och%20klimatpaverkan/Trafikforvaltningens-miljoredoavisning-2016.pdf>

Resvaneundersökningen 2015, tillgänglig via
<http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Resvaneundersokningen-2015/>

Uppförandekod för leverantörer, tillgänglig via
<http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Upphandling/upporandekod-for-leverantorer.pdf>

Trafikförvaltningen studie "Trygghet i kollektivtrafiken 2016",
genomförd av CMA Research AB, juni 2016

Landstingsrevisorernas rapport Landstingets styrning av arbetet med energi-effektivisering, rapport 06, 2015, tillgänglig via
<http://www.sll.se/Global/Om%20landstinget/Sa%20ogranskas%20landstinget/Projektrapporter/Rapporter-2015/Rapport-6-2015-RK201512-0099.pdf>

Roslagsbanans tillståndsprövning inklusive MKB, mer information finns via
<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2014/2014-06-03/Info-punkt-16-TN-Program-Roslagsbanans-utbyggnad.pdf>

Bilaga 3

Underleverantörer indelade efter tjänstevarumärken 2016

Kollektivtrafiken drivs av företag som trafikförvaltningen upphandlar på en fri och konkurrensutsatt marknad. Trafikförvaltningen planerar, beställer, och följer upp trafiken samt underhåller och förnyar infrastrukturen. De upphandlade trafikentreprenörerna svarar för detaljplanering, driften av trafiken samt mötet med resenärerna. Nedan följer sammanställning av leverantörer i kollektivtrafiken under 2016.

1. 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

2. SL

Arriva Sverige

Arriva kör både tåg och bussar i SL-trafiken. De driver trafiken på följande lokalbanor:

- Nockebybanan
- Saltsjöbanan
- Tvärbanan
- Lidingöbanan
- Roslagsbanan

Arriva sköter även 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 samt Lidingöbanan från 2015.

3. Waxholmsbolaget ¹**Skärgårdstrafiken:**

Skärgårdsbolaget / Faludden AB
Utö Rederi AB
Blidösundsbolaget AB

Pendelbåt:

Strömma kanalbolag AB
Djurgårdens Färjetrafik AB
Rederi AB Ballerina

Gods

Ressel Rederi AB
Utö Rederi AB
Krokholmen AB
Norra Skärgårdstrafiken AB
Landsortstrafik AB

Spårvägmuseet

Ägs och drivs av trafikförvaltningen/Stockholms läns landsting

¹ Omkring halva flotten är egenägd och resterande hyrs

Bilaga 4

Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland av :

- Branschorganisationen för kollektivtrafik
- BEST, Benchmarking European Service of public Transport
- UITP, International Association of Public Transport
- K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
- Kvinnor i transportpolitiken
- Byggvarubedömningen
- Samverkan i Stockholmsregionen

