



# Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning

2017



## Förord

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2017.

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

Sedan 2016 tar rapporteringen även hänsyn till Global Reporting Initiatives standarder för hållbarhetsredovisning. En hänvisning till var i rapporten respektive principindikator redovisas finns på sidan 48-49.

För frågor rörande rapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta [hallbarutveckling@sl.se](mailto:hallbarutveckling@sl.se).

Läs mer om trafikförvaltningen och verksamheten på [www.sll.se/kollektivtrafik](http://www.sll.se/kollektivtrafik).

Besöksadress: Lindhagensgatan 100,  
122 18 Stockholm.

# Innehållsförteckning

1. Förvaltningschefen har ordet.....	4
2. Om trafikförvaltningen.....	7
3. Intressenter .....	9
4. Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete .....	10
5. Hållbarhetshänsyn i Citybanan .....	17
6. Mänskliga rättigheter och socialt ansvarstagande.....	19
7. Ansvarsfull arbetsgivare .....	27
8. Miljöansvar .....	33
9. Motverkande av korruption.....	41
10. Om denna redovisning.....	43
Bilaga 1	
Trafikentreprenörer 2018 .....	50
Bilaga 2	
Medlemskap i urval.....	51

# 1. Förvaltningschefen har ordet



**Caroline Ottosson**  
Förvaltningschef

## **Hur ser du att trafikförvaltningen kan bidra till att uppnå landstingets nya vision?**

En attraktiv, hållbar och växande Stockholms-region med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut.

Jag tycker att det är positivt att vi nu har en gemensam vision i hela landstinget och den känns helt självklar för trafikförvaltningen att ta till sig. I jämförelse med den gamla visionen är det inget stort steg – tittar man på nyckelorden är det absolut sådant vi redan jobbar med och har gjort under lång tid: att kollektivtrafiken ska växa i samklang med ett växande, hållbart samhälle. Vi kan också bidra genom att ge resenärer en enklare vardag genom robusta, tillförlitliga och attraktiva kollektivtrafiktjänster som är lätta att ta till sig. Det bidrar till att invånarna kan forma sina liv själva och få en fungerande vardag. Visionen fungerar bra kopplat till verksamheten och det arbetssätt vi har, även med det nya trafikförsörjningsprogrammet.

## **Varför är det viktigt för trafikförvaltningen att arbeta med hållbarhetsfrågor?**

Det är avgörande att vi jobbar med hållbarhetsfrågor för att klara vårt uppdrag och det vi övergripande ska åstadkomma: fungerande trafik idag och stadig, hållbar utveckling framåt när Stockholm växer. För att göra det måste vi öka kollektivtrafikens attraktivitet – det svåra är inte att få fler att resa, utan att öka andelen av befolkningen som reser med kollektivtrafik. Där är hållbarhetens tre dimensioner en framgångsfaktor för attraktiviteten i ett vidare perspektiv.

För att nå alla samhällsgrupper kan kollektivtrafiken vara helt avgörande i att skapa social hållbarhet, och när det gäller ekonomisk hållbarhet måste vi hitta balans i hur vi bygger ut kollektivtrafiken för att klara finansieringen av utbyggnaden. Den miljömässiga hållbarheten har vi kommit otroligt långt i, men vi är inte färdiga. Idag drivs all vår spårtrafik med ren el från förnybara källor och hela bussflottan drivs uteslutande på förnybara drivmedel. Nu är nästa steg energieffektiviseringen. Dessutom finns det mer att göra kring hur vi kommunicerar vårt goda arbete till framför allt våra resenärer – vi har länge jobbat systematiskt med hållbarhetsfrågor men jag är inte säker på att alla vet hur långt i framkant vi ligger.

### **Hur har trafikförvaltningen arbetat med det som har lyfts i #metoo rörelsen?**

Vi har nolltolerans mot mobbning och alla sorters trakasserier, det har vi varit tydliga med i vårt löpande arbete. Det är en del av vårt styrande ramverk. Medarbetarenkäten har varje år frågor inom området, för att ”kolla läget” och uppmuna och uppmuntra de som eventuellt känner sig utsatta att vända sig till facket eller chef. För att vi ska kunna göra något åt eventuella missförhållanden måste vi som arbetsgivare få kännedom om dem. En viktig del i det arbetet är att uppmuntra en kultur där medarbetarna känner att det är tillåtet att berätta.

Under 2018 kommer vi göra ett värdegrundsarbete som börjar med cheferna – jag tror att kulturen och arbetsmiljön är något man måste jobba med hela tiden, något som byggs från grunden i organisationer och som inte går att göra utifrån specifika händelser i samhället. Vi som organisation måste bygga ett klimat som både tillåter utsatta att berätta vad de har varit med om och som fångar upp och hanterar det som kommer fram. Det är otroligt viktigt att känna att man vågar prata, att man får stöd och en seriös hantering. Jag skulle förstås önska att vi fick en arbetsmiljö där trakasserier inte förekommer alls.

### **Hur har trafikförvaltningen arbetat mot korruption?**

Jag tycker att det arbetet måste börja i företagets interna kultur: en sund värdegrund, en etisk kompass och ett förhållningssätt som tar avstånd från oegentligheter. Vi är en stor beställarorganisation som handlar för många miljarder varje år, och däri ligger många risker. Därför måste vi ha en värdegrund som tydligt visar vad som är acceptabelt och vad som inte är det. I upphandlingar har vi på grund av vår storlek ett starkt verktyg för att kunna mota oönskat beteende. Vi har fortfarande arbete att göra inom uppföljningsområdet. Det kan hända mycket i affärsrelationer under resans gång och det är därför viktigt med internstyrning och kontrollfunktioner.

### **Hur kan trafikförvaltningen påverka samhället i mer hållbar riktning?**

Vi vet att det är viktigt att vara med tidigt i samhällsbyggandet för att kunna påverka. Därför måste kollektivtrafiken vara i takt med

bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Genom att tänka rätt från början tjänar man mycket i de fortsatta stegen. Därför är den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län fundamental för att sätta ramarna kring var man till exempel ska koncentrera bostäderna och stärka kollektivtrafiken. För mig är planering oerhört förutsättningsskapande – även om samtliga steg är viktiga – och vi har därför varit aktiva med vårt bidrag till den regionala utvecklingsplanen. Den ger ju också grund för arbetet med hållbar utveckling i hela regionen.

Som Sveriges största regionala trafikmyndighet har vi stort ansvar. Hur vi driver hållbarhetsfrågorna och tittar på utvecklingsperspektivet blir viktigt för att driva hela kollektivtrafikutvecklingen i Sverige. Hur vi väljer att implementera en vald strategi i avtalen spelar stor roll i vår samhällspåverkan, varför det är viktigt att vi tar välgrundade beslut. Vi lägger mycket tid på utredningsarbetet och jag är övertygad om att det påverkar samhället på ett positivt sätt.

Ur ett samhällsplaneringsperspektiv är det viktigt att vi samverkar med framför allt kommunerna för att skapa hållbar infrastruktur över tid.

### **Hur ser du på förvaltningens arbete utifrån Global Compacts principer?**

Jag tycker det är riktigt häftigt att se hur vi på ett reellt sätt jobbar med de här tio principerna och hur vi har översatt dem in i vår konkreta verksamhet. De ger faktiskt ett lite annat perspektiv på vår verksamhet och visar att vi är ganska mogna inom frågorna.

### **Har det hänt något stort under 2017 för trafikförvaltningen inom hållbarhetsområdet?**

I det stora perspektivet har vi bidragit till hållbarheten i hela Stockholmsregionen med de nya möjligheterna som vi försett resenärerna med – framför allt Citybanan. Vi har också gjort det enklare att resa genom att ändra zonsystemet och förenkla biljettsortimentet.

Inom samtliga hållbarhetsområden är vi redo att ta ”nästa steg” i det systematiska arbetet – vi har en ekonomi i balans, en ren bussflotta, en hög tillgänglighet – nu är det dags att gå vidare med förbättringsarbetet. Även om kollektivtrafiken så som den traditionellt har sett ut är och förblir

vår kärnverksamhet, finns det mer och mer kompletterande tjänster som ytterligare ökar kollektivtrafikens attraktivitet och som kan ingå i resandet från dörr till dörr.

Under begreppet "mobilitet" ryms olika koncept som på ett eller annat sätt skulle kunna knytas till kollektivtrafiken – det kan handla om allt från samarbete med cykeluthyrare till framtida självkörande fordon. I grunden handlar det om att skapa ökad attraktivitet för vår grundtjänst, det vill säga kollektivtrafiken, och det är ett både nytt och spännande område där vi tittar på att vilka aktörer som håller på att ge sig in på marknaden.

### **Vad ser du som trafikförvaltningens viktigaste utmaningar inom hållbarhet?**

Den viktigaste ur längre perspektiv är att jobba med att öka andelen som reser, det vill säga få fler att åka kollektivt istället för med bil. På kortare sikt är vår utmaning att behålla vårt goda rykte och höga kundnöjdhet samtidigt som vi utvecklar trafiken. Utvecklingsarbetet medför ju störningar i form av byggen, reparationer och provisoriska lösningar, så det är en svår ekvation att få ihop på ett klokt sätt. Jag tror att lösningen är att bibehålla fokus på resenären, genom att satsa på tydlig information och jobba med mindre åtgärder som kan få trafiken att flyta smidigt trots att det byggs runt omkring.

### **Vad är du mest stolt över som hänt under 2017?**

Jag vill passa på att lyfta mina medarbetare som har åstadkommit så mycket under året. Vi har haft högt tryck hela 2017 och de har gjort ett fantastiskt jobb. Vårt jobb är ett lagarbete och alla här är engagerade och brinner för kollektivtrafiken – det är en livsstil, på gott och ont, och jag är väldigt stolt över alla mina medarbetare. Vi har också jobbat med kulturen och ledarskapet som är så avgörande för att vi ska orka leverera över tid och fortsätta vara en bra arbetsplats. Jag tror att hållbarhet byggs inifrån och har därför själv lagt mycket fokus på samverkan och ledarskap under året. Jag är också imponerad av hållbarhetssektionen och deras engagemang, som är motor i de här frågorna och på ett systematiskt sätt gör att vi förflyttar oss inom området.

## 2. Om trafikförvaltningen

### 2.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget, Färdtjänsten och Spårvägmuseet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Waxholmsbolaget kör kollektivtrafik till sjöss och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägmuseet rymms kollektivtrafikens historia, något som intresserar cirka 100 000 besökare varje år.

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



Figur 2.1. Organisationsstruktur Stockholms läns landsting trafikförvaltningen.

## 2.2 Verksamhetsidé

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

## 2.3 Vision

Under 2017 har landstingsfullmäktige antagit en ny, övergripande vision för hela landstinget. Den lyder en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Visionen är gemensam för samtliga landstingsverksamheter.

## 2.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Stockholms läns landsting. Landstingsfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på

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

**Tabell 2.2 Fakta verksamhet och ekonomi.**

	2015	2016	2017
Antal påstigande en vanlig vardag, tusental	2 651	2 716	2 744
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik, procent	78	80	82
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik, procent	86	83	84
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten, procent	96	93	97
Resultat, miljoner kronor	-192	160	483
Årets intäkter, miljoner kronor	19 500	21 062	22 380
Biljettintäkter, miljoner kronor	7 239	7 542	8 144
Skattefinansieringsgrad (SL), procent	49	48	48
Investeringar, miljoner kronor	6 398	6 147	6 933

Trafiken och byggprojekten drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via landstingsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Upphandlade trafikentreprenörer, leverantörer och kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i kapitel 4.3.

I syfte att följa upp och kontrollera trafikförvaltningens egen verksamhet tillämpas ett internationellt ramverk för internkontroll.

Internkontroll är en process där styrelse, ledning och övrig personal samverkar och följer upp att verksamhetens mål uppnås avseende:

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

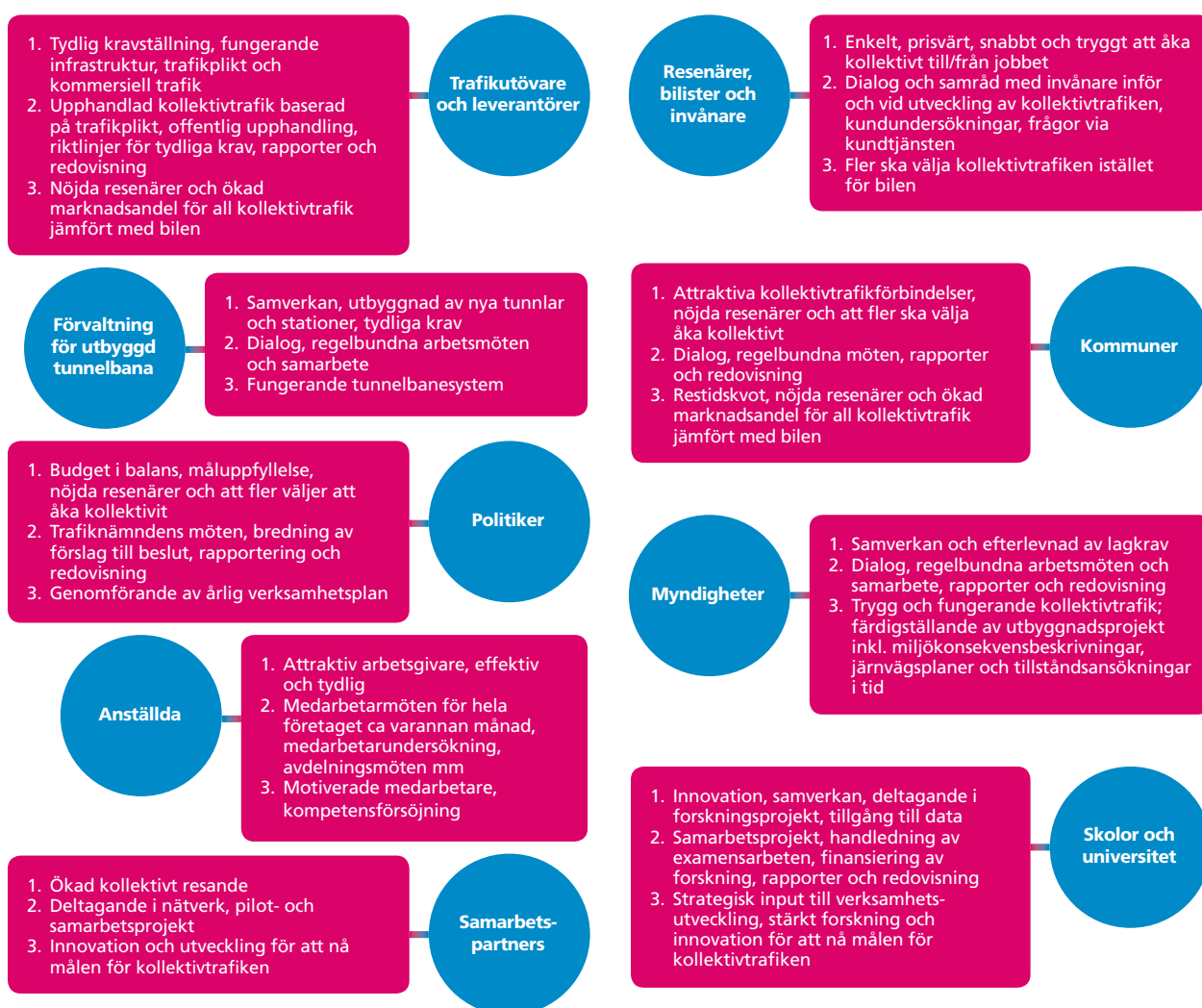


# 3. Intressenter

Samverkan med andra aktörer i länet är avgörande för att trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen. 2017 har präglats av ökad fokus på samverkan med flera av de viktigaste intressenterna.

Även miljöarbetet gynnas av hur väl vi lyckas samverka med kommuner, trafikentreprenörer med flera, säger Stefan Wallin, chef hållbar utveckling på trafikförvaltningen. För att till exempel lyckas med att elektrifiera busstrafiken är ett gott samarbete främst med kommuner, markägare och trafikentreprenörer avgörande.

I figuren nedan presenteras 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). Sammanställningen bygger på en intressentkartläggning som togs fram vid revidering av trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål i trafikförsörjningsprogrammet.



**Figur 3.1 Urval av trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter.**

Under året har även en omfattande kartläggning av de intressenter som är relevanta ur ett miljö-hänseende gjorts. Kartläggningen gjordes inom ramen för trafikförvaltningens miljöledningssystem

och identifierade ett sextiotal aktörer. De överensstämmer i hög grad med den befintliga intressentanalysen (ovan), men med skillnaden att fokus har legat på miljöperspektivet.

# 4. Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete

## 4.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela landstinget, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling.

För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång

till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Att Stockholm växer kraftigt ökar belastningen på alla delar av trafiksystemet i länet.

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

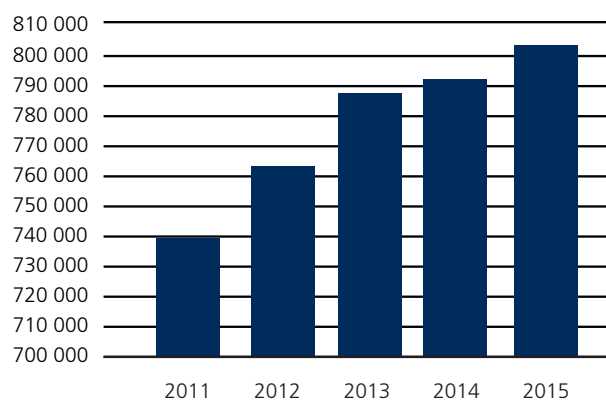
**Tabell 4.1. Mål för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna.**

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

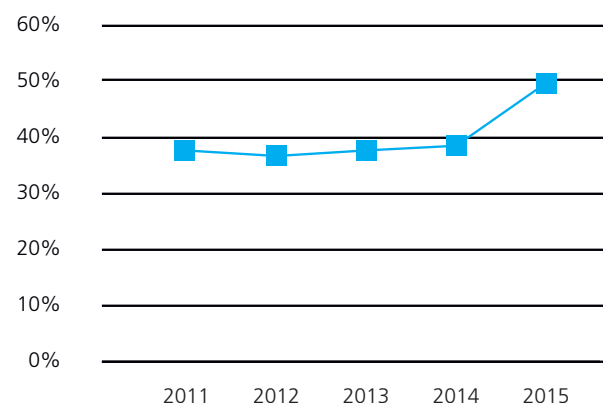
\*Rapport resvanor i Stockholm län 2015, nästa undersökning görs 2019.

Hållbar utveckling har en central roll i trafikförvaltningens arbete. 2017 hamnade SL på plats 30 av totalt 286 företag i Skandinavien största

undersökning – Sustainable Brand Index – som årligen listar de mest hållbara varumärkena utifrån 30 000 konsumenters åsikter.



■ Antal resenärer en vanlig vinterdag (st)



■ Marknadsandel (%)\*

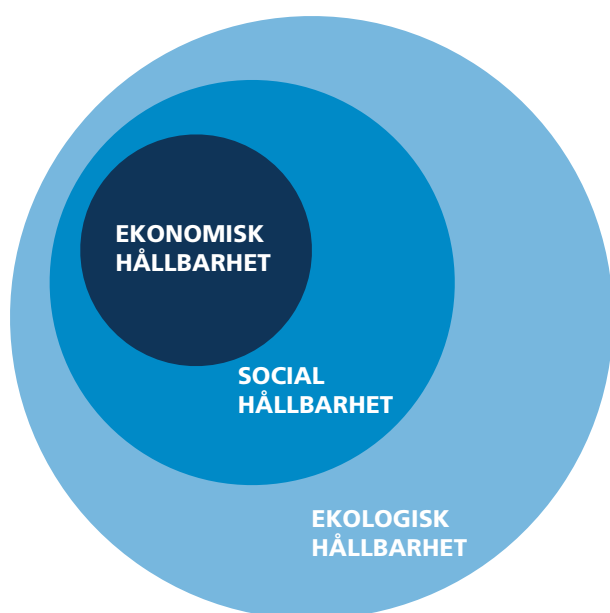
\* Den stora skillnaden i marknadsandel mellan 2014 och 2015 beror på att trafikförvaltningen 2015 gick över till en ny mätmetod för att mäta kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandel mäts var fjärde år därmed redovisas endast resultatet för den senaste mätningen som genomfördes 2015.

**Figur 4.1 Utveckling av resandet med kollektivtrafiken över tid.**

#### 4.1.1 Social hållbarhet

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

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



#### 4.1.2 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 landstingets miljöprogram. Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja åka kollektivt. Dessutom redovisas åtgärder inom områdena bränsleanvändning, energianvändning, materialanvändning och buller.

#### 4.1.3 Ekonomisk hållbarhet

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

**Figur 4.2 Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.**

## 4.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet



**Figur 4.3** Styrande dokument för hållbarhetsarbetet inom trafikförvaltningen.

### 4.2.1 Regional utvecklingsplan

Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan senast fastställd i maj 2010 (RUF 2010) beskriver möjlig och önskad utveckling i regionen utifrån både fysiska och sociala perspektiv. RUF 2010 uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2030 och med utblick mot 2050. Den har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen. Visionen enligt RUF 2010 är att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Fyra mål uttrycker sammantaget de attraktiva värden som behöver känneteckna regionen:

- Öppen och tillgänglig
- Ledande tillväxtregion
- God livsmiljö
- Resurseffektiv region

### 4.2.2 Nytt trafikförsörjningsprogram

Under 2017 har ett nytt omfattande och utmanande trafikförsörjningsprogram börjat gälla.

Stefan Wallin, chef hållbar utveckling, är mycket nöjd med det nya trafikförsörjningsprogrammet och sammanfattar innehållet i följande viktiga områden: ett övergripande hållbarhetsgrepp samt en målsättning om att öka kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med de motoriserade resorna.

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

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

I arbetet med att ta fram det nya trafikförsörjningsprogrammet genomförde trafikförvaltningen en hållbarhetsanalys utifrån FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030. Analysen gjordes utifrån miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Analysen visade att samtliga mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att uppfylla minst ett av FN:s hållbarhetsmål. Det blev en bekräftelse på att hållbarheten verkligen är integrerad och närvarande i hela programmet vilket stärker programmets legitimitet.



**Figur 4.4 Mål och fokusområden i det nya trafikförsörjningsprogrammet.**

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

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

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

#### 4.2.3 Nytt miljöprogram

Under 2017 har även ett nytt miljöprogram börjat gälla. Stockholms läns landstings Miljöprogram 2017-2021 är det sjunde i ordningen och illustrerar att landstingets politiska ledning har prioriterat ett systematiskt och ambitiöst miljöarbete över många år. Miljöprogrammet fastställer miljömål för kollektivtrafiken fram till 2021. Målen i

miljöprogrammet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på kort och lång sikt.

#### 4.2.4 Strategier

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

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

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

Beslutade strategiska principer i Strategi för hållbar utveckling:

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade 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.

Det nya trafikförsörjningsprogrammet och det nya miljöprogrammet medför ett behov av att se över de sex strategierna i det strategiska ramverket. Detta arbete kommer att fortgå under 2018.

#### **4.2.5 Landstingsgemensamma riktlinjer inom hållbarhetsområdet**

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

- Jämställdhetspolicy
- HBT-policy

- Policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning
- Folkhälsopolicy
- Upphandlingspolicy
- Uppförandekod för leverantörer
- Åtgärdsplan avseende nationella minoriteter
- Handlingsplan för arbete med Barnkonventionen.
- Personalpolicy
- Samverkansavtal om arbetsmiljö och medbestämmande
- Antikorrupsionspolicy
- Riktlinjer för antikorrupktion och representation

#### **4.2.6 Områdesspecifika riktlinjer för trafikförvaltningen**

I syfte att säkerställa ett likartat arbetssätt utifrån beslutade strategier har det tagits fram riktlinjer inom en rad olika områden, inklusive miljö (Riktlinjer Miljö, Riktlinjer Buller och vibrationer) och social hållbarhet (Riktlinjer Social hållbarhet, Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning). De nämnda riktlinjerna definierar miljömässiga och sociala krav som trafikförvaltningen ställer vid alla projekt och upphandlingar. Riktlinjerna uppdateras en gång om året. Utöver riktlinjerna finns flera internt framtagna handböcker och andra stödjande dokument som ytterligare styr och stödjer arbetet inom hållbarhetsområdet. Dessa preciseras för varje redovisat område i den fortsatta rapporten.

#### **4.2.7 Konsekvensbedömning och riskhantering**

Strategin för hållbar utveckling och riktlinjerna inom området implementeras inom trafikförvaltningens verksamhet genom olika aktiviteter. En grundläggande del i att hållbarheten genomsyrar det dagliga arbetet är att ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser identifieras, beskrivs och dokumenteras vid utredningar, projekt och beslutsunderlag.

En sammanfattande beskrivning av konsekvenser ska finnas med i varje tjänsteutlåtande. Positiva och/eller negativa aspekter ska beskrivas (exempelvis



påverkan på resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn, närboende, påverkan på personalgrupper, arbetsmiljön, konsekvenser ur ett jämställdhets- och/eller jämlikhetsperspektiv). Eventuella avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer ska beskrivas och varför dessa har gjorts. Det ska även beskrivas om samråd med intresseorganisationer har skett, vilka som är de väsentligaste synpunkterna samt hur synpunkterna har omhändertagits.

## 4.3 Upphandling och uppföljning

Som en del av Stockholms läns landsting måste trafikförvaltningen, förutom att följa allmän lagstiftning, även tillämpa särskilda regler som gäller vid offentlig upphandling.

Det innebär bland annat att upphandlande myndigheter eller enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iaktas.

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

### 4.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

Varor och tjänster som levereras till Sveriges regioner och landsting ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.

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

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

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

### 4.3.2 Uppföljning

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

Genom en strukturerad uppföljning av leveranser och servicenivåer under hela avtalstiden säkerställs att affärerna löper enligt avtal och att trafikförvaltningen får det som beställts. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor.

Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar.

De ställda kraven följs upp genom rapporter från trafikentreprenörer och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer sköts inom respektive projekt. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Under 2017 har 16 av 22 planerade revisioner som granskat miljö- och tillgänglighetskrav genomförts hos underleverantörer.

#### **4.3.3 Sociala krav och uppföljning**

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

Under 2017 har trafikförvaltningen lagt fokus på att följa upp sociala krav baserade på koden i

trafikavtalen. Sedan nya sociala krav fastställdes har tre nya trafikavtal börjat gälla. De tre trafikavtalen har under 2017 följts upp genom möten och dokumentgranskning. Uppföljningen visade ett positivt resultat, men det har även identifierats förbättringsområden vad gäller arbetet inom leverantörskedjan. Arbetet med förbättringar är ständigt pågående och kommer att fortsätta under 2018.



# 5. Hållbarhetshänsyn i Citybanan

Under sommaren 2017 öppnades två nya stationer för pendeltågstrafik i centrala Stockholm; Stockholm Odenplan och Stockholm City. Stationerna är en del av Citybanan, en nybyggd sex kilometer lång pendeltågstunnel som fördubblar spårkapaciteten genom Stockholm. Citybanan ger bättre anslutning till tunnelbana, spårväg och bussar, förkortar restiden för resenärerna och ger möjlighet till tätare pendeltågstrafik. Planer på en pendeltågstunnel har funnits sedan 1970-talet och blev slutligen verklighet när trafiken påbörjades den 10 juli 2017. Projektet har finansierats av Trafikverket, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och närliggande regioner. Hållbarhetsfrågor har varit i fokus under projektets gång och höga krav på exempelvis tillgänglighet, trygghet och miljö har ställts.

## Ny teknik för bättre miljö och ökad säkerhet

Plattformsväggarna i Citybanan består av höga glasväggar som sitter längs med hela plattformen mot spåret. De är försedda med dörrar som med hjälp av ett nyutvecklat världsunik system med lasrar öppnas simultant med pendeltågets dörrar. Den här typen av väggar är en förutsättning ett gott inomhusklimat på stationerna. Plattformsväggarna motverkar att partiklar från spåren kommer upp på plattformen där resenärerna vistas. De minskar också buller och ökar säkerheten för resenärerna eftersom de gör det omöjligt att hamna på spåret – vilket i sin tur ökar tryggheten även för förarna.

## Kontinuerlig dialog och samverkan

Projektet har genomförts av samverkan mellan de inblandade aktörerna.

Vi har under utvecklingen involverat förarna samt ombordpersonalen och låtit dem vara delaktiga i utformningen vilket har varit ett framgångskoncept, berättar Anders Sköld, programledare Citybanan.

Lösningen med plattformsväggar finns inte någon annanstans i Sverige och var nytt för alla, även för Transportstyrelsen. Projektet lade därför mycket fokus på en ”innovationsfas” där leverantören, förarna och tågvärdarna

medverkade. Syftet var att anpassa plattforms-systemet till de krav och önskemål som fanns hos tågförare och ombordspersonal. Det resulterade bland annat i att monitorer installerades för ökad tryggheten för personalen. Projektet valde bort att bygga öppna kundservicemoduler (spärkiosker), för att istället ha dem precis bredvid spärklinjen.

## Fokus på trygghet för personal och resenärer

Trygghetsfrågor och säkerhetsfrågor för resenärerna är ett annat område där vi har lagt mycket resurser, berättar Anders Sköld.

Stationen Stockholm City är långt under marken och det har varit viktigt med utrymningsvägar och att samordna kommunikationen mellan ledningscentralerna för tunnelbanan och pendeltågen. Där har projektet gjort ett stort arbete med att utarbeta ett system med digitala åtgärdsplaner. Dessutom finns ett nytt styr och övervakningssystem för att förbättra möjligheten till effektivt avhjälpande av tekniska fel i stationerna.

Plattformarna är avskilda från rulltrappsschakten med ett brandglasparti. Inne i brandcellen som tillhör rulltrappsschakten finns en särskild knapp - ”Här är jag-knappen” - kopplad till ledningscentralen som aktiveras vid nödläge. Den som är rullstolsanvändare eller i övrigt inte kan gå i trappor kan då trycka på knappen för att snabbt få hjälp att ta sig därifrån. Platsen där knappen finns är övervakad av en kamera. Trygghetskameror finns det för övrigt gott om i de nya stationerna - över 200 stycken. Dessutom finns det alltid trygghetsresurser stationerade nere i de nya stationerna. De bemannade butikerna på mellanplanen och konsten i hela systemet bidrar också till att skapa en trygg stämning.

## Tillgänglighet under hela resan

Ur ett tillgänglighetsperspektiv kan det vara värt att nämna de helt nya tågen X60B som trafikerar Citybanan och som uppfyller högt ställda krav på tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. I de nya stationerna synliggörs tillgänglighetstänket genom hissar

i par, taktila stråk, audiovisuell information och att servicemodulernas luckor också finns i rullstolsanpassad höjd. Även plattformsväggarna har utformats med hänsyn till god tillgänglighet. När man började projektera Citybanan fanns inte alla de riktlinjer inom tillgänglighetsområdet som finns idag. Höga tillgänglighetskrav har dock ställts utifrån andra ramverk. Eftersom tillgänglighet, tillsammans med arbetsmiljö och säkerhet, har varit i fokus under hela projektet har stora hänsyn tagits inom de områdena.

### **Orienteringsträning innan stationerna öppnade**

Som förberedelse inför öppnandet av de nya stationerna samverkade trafikförvaltningens tillgänglighetsspecialister med Syncentralen Stockholm. Syftet var att proaktivt hjälpa de resenärer med synnedsättning som tidigare självständigt åkt via de gamla pendeltågsstationerna Karlberg och T-Centralen. För att underlätta resandet tillhandahölls orienteringsträning i de nya stationerna innan de öppnades. De taktila ledstråken som kan följas med

teknikkäpp i de nya stationerna har setts över i samverkan med Syncentralen och Synskadades Riksförbund under 2015 och 2016. Förberedelser för att lägga kompletterande ledstråk på Stockholm City och Stockholm Odenplan har tagits fram under hösten 2017. Ditte Kahlström Jansson, utvecklingsstrateg inom tillgänglighet, berättar att:

Trafikverket, som ansvarade för byggandet av stationerna, har varit mycket lyhörda gällande tillgänglighetskraven på ledstråken.

# 6. Mänskliga rättigheter och socialt ansvarstagande

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

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

Sett till samhällsplaneringen har kollektivtrafiken egentligen två roller att spela, berättar Cecilia

Bostorp, gruppchef samhällsplanering. Dels ska den transportera människor från punkt a till punkt b, men den har också en strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser.

## 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

## 6.1 Så styrs arbetet

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

RiSoc syftar till att förenkla och förtydliga arbetet med de sociala frågorna. Under 2017 har riktlinjerna börjat uppdateras och den nya

versionen beräknas vara färdig under 2018. RiTill innehåller krav som i många avseenden går utöver de krav som ställs i lagstiftningen. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

## 6.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförvaltningen liksom hela landstinget

har dessutom som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende ett socialt ansvarstagande.

**Tabell 6.1 Beslutande mål inom social hållbarhet.**

	Utfall 2017 <sup>a</sup>	Mål 2020	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken	70%	79%	84%
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken	– <sup>b</sup>	73%	80%
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt	Nollmätning genomförs 2018	Fastställs 2018	100%

a) Från och med 2017 gäller nya mål och indikatorer för trafikförvaltningen, därmed visas inte några jämförelsesiffror.

b) Ett nytt mål och ny indikator, uppföljning sker från och med januari 2018.

## 6.3 Risker inom social hållbarhet

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

- Trygghet
- Tillgänglighet
- Efterlevnad av landstingets uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighets- och trygghetsmätningar, kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se avsnitt 6.4 - 6.6. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av landstingets uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se avsnitt 4.3.

## 6.4 Trygghet

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Trygghet i kollektivtrafiken definieras av Stockholms läns landsting som resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik. Skillnaden mellan trygghet och säkerhet ligger i att trygghet utgår från resenärens upplevelse av sin egen säkerhet, medan säkerhetsbegreppet bygger på den faktiska risken att råka ut för något. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla grupper.

### 6.4.1 Trygghetsmätningar och analyser

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

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

I känslan av kontroll ingår:

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

I tilliten till samhället och andra människor ingår:

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

På stationer längs med kollektivtrafiknätet genomförs regelbundet trygghetsanalyser. Under 2017 har analyser genomförts på tio stationer för att identifiera trygghetshöjande åtgärder. Analyserna har gjorts utifrån statistik från trafikförvaltningen, okulärbesiktningar och intervjuer med nyckelpersoner. Den senaste analysen genomfördes på Fridhemsplan och resulterade i 18 åtgärdsförslag. Gemensamt för flera av åtgärderna är att de bygger på samverkan och tydliggörande av ansvar mellan de verksamma aktörerna i området. Bland de viktigaste aktörerna är kommunerna, verksamhets- och fastighetsinnehavare, polis, boende och trygghetsresurser. Arbetet med förbättringar pågår ständigt.

### 6.4.2 Trygghetscentralen firar tioårsjubileum

Under 2017 firade Trygghetscentralen tioårsjubileum. Via trygghetsnumret når resenärer en operatör som kan hjälpa till genom att dirigera ut trygghetsresurser. Trygghetsresurserna utgörs av trygghetsvårdar, ordningsvakter eller ungdomsvårdar från organisationen Lugna Gatan (Fryshuset). Antalet inkommande samtal till trygghetsnumret (Tabell 6.1) har ökat successivt i takt med att numret blivit mer känt bland resenärer. Utöver trygghetsresurserna har trafikförvaltningen ett nära samarbete med trafikentreprenörer, polis,

SOS-alarm, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer. Tillsammans med dessa skapar Trygghetscentralen ett nätverk för trygghet i den allmänna kollektivtrafiken.

### 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 6.2 Inkomna samtal till Trygghetscentralen.**

2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1 447	1 921	5 409	6 732	8 590	11 995	21 088	30 000

#### 6.4.3 Ökade satsningar på samverkan i trygghetsarbetet

För att kunna skapa trygghet i och runt kollektivtrafiken är trafikförvaltningen beroende av samverkan med olika parter i samhället. Trafikförvaltningen deltar därför i "Samverkan Stockholmsregionen" där 38 olika aktörer, exempelvis polisen, räddningstjänsten, trafikverket, SOS Alarm och alla regionens kommuner ingår. Projektet handlar om att 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 gemensam lägesbild.

#### 6.4.4 Utbildning till trygghetsresurser

Trafikförvaltningen har under hösten 2017 i samarbete med polisen utbildat samtliga ordningsvakter och trygghetsoperatörer i antagonistiska hot kopplat till händelserna som ägde rum den 7 april 2017. Ordningsvakter och

trygghetsoperatörer kan komma att få en viktig funktion vid eventuella liknande händelser i framtiden. Övriga trygghetsresurser kommer under våren 2018 att genomgå en liknande utbildning.

#### 6.4.5 Medverkan på We Are Stockholm

För 13:e året i rad medverkade trafikförvaltningen på We Are Stockholm, ett festivalliknande evenemang med målgruppen ungdomar 13-19 år. Syftet med medverkan är att skapa en positiv och långsiktig relation till den prioriterade målgruppen barn och unga. Dessutom är syftet att öka kännedomen om trygghetsarbetet och få tillstånd en dialog om den egna rollen i trygghetsfrågor.

#### 6.4.6 Europeiskt trygghetsnätverk

Under 2017 blev trafikförvaltningen en del av European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations, ett europeiskt nätverk för utveckling av sociala initiativ för ökad trygghet i stationer. Idag finns medlemmar från 16 europeiska länder och syftet är att samverka för ökad trygghet och socialt ansvarstagande, dela med sig av goda exempel, samt genomföra gemensamma projekt för trygghet i stationer.

Medlemskapet har hittills resulterat i ett samverkansprojekt med Jernhusen, Stockholms stad och Stockholms Akademiska Cricketsällskap. Målgruppen är ensamkommande och nyanlända barn och ungdomar i och runtomkring Stockholms centrala stationer. Syftet är att skapa trygghet genom att ge förutsättningar för sysselsättning och integration. Under hösten 2017 genomfördes ett flertal initiativ med uppsökande verksamhet för att skapa bättre förståelse för målgruppens intressen och behov.

#### **6.4.7 Förbättrad trygghet och tillgänglighet i pendelbåtstrafiken**

Djurgårdsfärjorna och de fyra pendelbåtlinjerna har under året fått förbättrad trafikinformation i form av digitala skyltar med realtidsinformation.

När försökslinjer permanentas ställs högre krav på tillgänglighet än under försöksperioderna. Därför ställs krav på samverkan med bryggägarna, vilket oftast är kommunerna. Vädskydd påverkar trygghet och kundnöjdhet, men kräver tillstånd från respektive kommun. Bemannade terminaler uppfattas positivt av resenärerna och bidrar till ökad trygghetskänsla. Därför är exempelvis Djurgårdsterminalerna tidvis bemannade.

Vi har i uppdrag att tillsammans med kommunerna förbättra kundtryggheten vid bryggorna. Vi ställer krav på att vid varje brygga få ställa dit informationsmaterial, belysning och kontrastmarkeringar för att säkra trygghet och tillgänglighet, säger Sonny Österman som arbetar med strategisk planering av sjötrafiken.

### **Trygghetsarbetet den 7 april 2017**

Två av trafikförvaltningens medarbetare har under året fått pris för sitt agerande under attentatet på Drottninggatan den 7 april. Kajsa Larsson, trygghetsoperatör som arbetade den 7 april, mottog priset Årets Säkerhetsnål som delas ut på Security Awards. Arne Grundberg, förvaltningsledare för trafikförvaltningens kameraövervakningssystem, mottog en personlig

utmärkelse av vikarierande landshövding Åsa Ryding för rådiga insatser och för det samarbete med polisens bildanalysgrupp som ledde till att gärningsmannen snabbt hittades via trygghetskamerorna.

## **6.5 Tillgänglighet**

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällslivet. Frågorna om tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är centrala i kollektivtrafiken. Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av. Där kan resenären boka ledsagning, få hjälp med tillgänglighetsgaranti samt få information om tillgänglighetsanpassningar och råd om sin

resa. Sedan 2009 har ledsagning, en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken, erbjudits.

#### **6.5.1 Nytt ambitiöst mål för tillgänglighet**

Till 2030 är målet att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det är ett nytt och ambitiöst mål som trafikförvaltningens tillgänglighetsexperter och intresseorganisationer för funktionshindersfrågor



har hjälpt till att ta fram. För att bedöma om en linje eller bytespunkt är fullt tillgänglig tittar man på fem aspekter;

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

Ovanstående fem aspekter har tagits fram med ledning av innehållet i Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill). Under 2018

kommer en nollmätning att göras som ska ge utgångsvärdet för fortsatta mätningar på de 100 viktigaste bytespunkterna.

### 6.5.2 Utbildning

Samtliga medarbetare på trafikförvaltningen och all kundnära trafikpersonal utbildas i tillgänglighetsfrågor. Utbildningen är lärarledd, interaktiv och genomförs i samverkan med länets intresseorganisationer för funktionshindersfrågor. Under utbildningen får deltagarna själva testa 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.

**Tabell 6.3 Uppföljning av tillgänglighetsarbetet.**

	Resultat 2015	Resultat 2016	Resultat 2017
Antal genomförda ledsagningar inom SL-trafiken	635	744	1 190
Andel bussar som niger vid hållplats	62%	78%	79%
Andel busshållplatser som har kupolplatta	71%	71%	70%
Andel förare som stannar vid kupolplatta om detta finns	84%	85%	82%
Andel bussar med inre utrop	82%	84%	85%
Andel busshållplatser som har yttre utrop	60%	69%	66%
Bemötande: föraren uppmärksammade dig som kund	-	-	84%

### 6.5.3 Samverkan kring ledstråk

Trafikförvaltningen deltar i ett utvecklingsprojekt kring utformning av ledstråk utomhus tillsammans med Locum, där ett teststråk har anlagts vid Landstingshuset. Under hösten 2017 har 3 testtillfällen för personer med synnedsättning och blinda personer anordnats.

### 6.5.4 Tillgänglighetsanpassning för Sjötrafiken

Även för sjötrafiken är målet att uppnå full tillgänglighet till 2030 och anpassningen sker successivt. Exempelvis byggs Djurgårdsfärjorna om för att förbättra tillgängligheten. Vid all renovering av fartyg passar man på att även tillgänglighetsanpassa dem. Dessutom har trafikförvaltningen under 2017 färdigställt upphandlingen av ett nytt fartyg som kommer att vara fullt tillgänglighetsanpassat och i drift hösten 2018.

## Tillgänglighets- och jämlikhetsutbildning för reklamentreprenörerna

Under våren 2017 genomfördes en gemensam utbildning om etiska regler för reklam och om riktlinjer för tillgänglighet för reklam. Syftet var att informera om gällande riktlinjer, öka förståelsen för regler kring könsdiskriminerande reklam och insikten om varför viss reklam inte kan tillåtas i kollektivtrafiken. Exempelvis tillåter inte tillgänglighetskraven reklam som låter, luktar, hindrar ledstråk, eller som hindrar eller stör på andra sätt. Den gemensamma halvdagsutbildningen omfattade bland annat granskning av praktiska fall utifrån gällande riktlinjer. Representanter från reklamleverantörer som arbetar med att sälja annonsytorna i SL-trafiken deltog. Utbildningen kommer vid behov att upprepas.

Utbildningen om etiska regler för reklamleverantörer är spin-off av en internutbildning

i jämlikhet och jämställdhet. I samband med att Marcus Törnblom, utredare på Färdtjänsten, gick landstingets jämlikhetsutbildning gjorde han tillsammans med en kollega en granskning av tillämpning av etiska regler för reklam i kollektivtrafiken. Detta ledde till att ett utbildningspaket specifikt inriktat i könsdiskriminerande reklam och dess konsekvenser togs fram.

Kollektivtrafiken är en attraktiv plats att annonsera på och kommersiell och politisk reklam är tillåten. All reklam ska dock följa trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet, etiska riktlinjer, svensk lag samt god marknadsföringssed.

## 6.6 Jämlikhet och jämställdhet i kollektivtrafiken

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

### 6.6.1 Utbildning

Utbildning i social hållbarhet är sedan 2016 obligatorisk för samtliga nyanställda. Utbildningen ger kunskap om trygghet, jämställdhet, barnkonventionen, tillgänglighet, normkritiskt perspektiv, jämställdhetsintegrering, barnperspektivet, HBTQ-frågor och kopplingen till hållbar utveckling. Utbildningens innehåll har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningens egen personal, intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och trafikentreprenörer.

Sedan 2016 ställs också krav på att de entreprenörer som trafikförvaltningen träffar

### Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

Trafikförvaltningen är medlem i nätverket Jämställdhet i transportsektorn (tidigare Kvinnor i transportsektorn), ett nätverk som bildades 2002 för att verka för uppfyllandet av riksdagens mål om jämställdhet inom transportpolitiken.

Nätverkets mål lyder: "Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle".

avtal med ska genomgå motsvarande utbildning. Insatser har gjorts under året för att säkra god kvalitet på utbildningen.



**Tabell 6.4 Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare.**

	2016	2017
Antal timmar	53	48
Antal utbildningstillfällen	10	6
Antal deltagare	137	73

### 6.6.2 Fokusgruppsdialog med unga

Under våren 2017 genomförde trafikförvaltningen fokusgruppsdialoger med ungdomar (15-19 år) i syfte att utforska hur ungdomar från olika delar av länet tolkar och värderar socialt ansvar, miljö och trafikförvaltningen som arbetsgivare. Dialogens huvudfrågeställning var:

- Vad innebär de prioriterade områdena ”socialt ansvar”, ”miljö” och ”trafikförvaltningen som arbetsgivare” för ungdomar i en SL-kontext? Vad lägger man i de olika begreppen?
- Vilka aspekter av de prioriterade områdena lägger barn och ungdomar störst vikt vid?

Fokusgruppsdialogen utgjorde också en del av trafikförvaltningens väsentlighetsanalys inför framtagning av hållbarhetsredovisningen och vägledning inför deltagandet i We Are Stockholm-festivalen 2017.

Frågor som barn och ungdomar prioriterade högst inom respektive område var:

- Socialt ansvar: känna trygghet oavsett vem man är, var man bor, vart man ska eller vilken tid på dygnet man reser.
- Miljö: att bussar och tåg drivs med förnybara resurser som biodiesel och el från förnybara källor.
- Trafikförvaltningen som arbetsgivare: trafikförvaltningen ska vara en jämlik arbetsplats.

### 6.6.3 Social hållbarhet i fokus i examensarbeten

I trafikförvaltningens verksamhet genomfördes under våren 2017 två masteruppsatser med social hållbarhet som fokusområde. Emma Lidell skrev sin masteruppsats i samhällsbyggnad och valde att skriva om hur sociala konsekvenser har

beaktats i planprocessen för Arenastadslinjen. Karin Löwenberg och Daniel Uskali skrev sin masteruppsats inom teknik och lärande. Uppsatsen handlade om utmaningar för att implementera social hållbarhet i trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt. Processen och resultatet från båda uppsatserna ledde till att det under hösten startades upp ett arbete med att ta fram tydligare kravställning om sociala konsekvensbeskrivningar i utredningar och projekt. Kraven kommer under 2018 att integreras i Riktlinjer Social hållbarhet.

### 6.6.4 Tvärbanans Kistagren bygger broar

Social hållbarhet tar stor plats i projektet Kistagrenen som är tvärbanans nya utbyggnad från Ulvsunda till Helenelund via Bromma flygplats och Kista. Ambitionen är att ligga i framkant när det gäller sociala krav. För att uppnå det har man tagit fram projektspecifika mål och en handlingsplan för hur arbetet med social hållbarhet ska genomföras. Dessutom har projektet genomfört en analys och tagit fram en utökad kravbild inom social hållbarhet. Kravbilden utgår från Riktlinjer Social hållbarhet men går på flera sätt utöver de krav som ställs upp i de befintliga riktlinjerna. Antidiskrimineringsarbete, systematiskt arbete i leverantörsledet samt större fokus på uppföljning och rapportering är exempel på områden som utvecklats i kravbilden.

En viktig förutsättning för social hållbarhet är att de resenärer som ska använda sig av Kistagrenen känner sig delaktiga. Projektet har därför arbetat aktivt med informationskampanjer, bland annat i skolor. Dessutom har man inom projektet tagit fasta på konstens möjlighet att skapa delaktighet. Ett samarbete har inletts med Unga Berättar, en organisation inom Kulturskolan. Ambitionen är att genomföra ett medborgarprojekt för ökad integration där unga deltar i den konstnärliga utsmyckningen längs med Kistagrenens sträckning. Tanken är att unga från samtliga

områden som tvärbanans Kistagren passerar ska vara delaktiga, under devisen "bygga broar" - av tvärbanans sträckning på totalt 8 km kommer cirka 2 km byggas på broar som kopplar ihop de olika stadsdelarna.

Social hållbarhet genomsyrar också det dagliga arbetet inom projektet. Ett samarbete har inletts med Arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholms stad, vars syfte är att bidra till att personer långt ifrån arbetsmarknaden får relevant arbetslivserfarenhet. Samarbetet har i dagsläget resulterat i att en praktikant har kommit in i programorganisationen. Inom programmet bedrivs också ett aktivt arbete med värderingar och kultur. Under veckomötena tas aktuella ämnen och frågeställningar upp med utgångspunkt i landstingets utbildning i jämlikhet och jämställdhet. Där ingår diskussioner om normer och jämställdhetsfrågor. Under hösten 2017 har #metoo varit ett dominerande ämne, men även andra frågeställningar har tagits upp.

#### **6.6.5 Social Sustainability Hackathon**

Trafikförvaltningen var under hösten 2017 delarrangör av Social Sustainability Hackathon som anordnades av SWECO. Förvaltningen bidrog med följande utmaningar:

- Sociala risker i leverantörskedjan vid tillverkning av fordonsbatterier.
- Social hållbarhet genom nya pendelbåtars linjer; Vilka stadsdelar skulle kunna kopplas ihop med nya pendelbåtlinjer för att öka den sociala hållbarheten i länet.

Valen av utmaningar rimmar väl med frågeställningar som trafikförvaltningen står inför. Grupperna kom fram till intressanta resultat som trafikförvaltningen kommer att ha nytta av i sitt fortsatta planeringsarbete. Som ett resultat av arrangemanget kommer den pågående elbussutredningen kompletteras med en social konsekvensbedömning, SKB, och pendelbåtlinjernas sträckning ska ses över.

#### **6.6.6 Gemensamma upphandlingsriktlinjer för social hållbarhet**

Trafikförvaltningen har under 2017 avslutat ett två år långt samarbetsprojekt om gemensamma upphandlingsriktlinjer för socialt ansvarstagande med Skånetrafiken och Västtrafiken. Exempel på identifierade områden är upphandling av entreprenörer inom trafik, fordon och biljettkontroll. Under 2017 har ett gemensamt utkast till förslag tagits fram. Utkastet inkluderar en omfattande kravlista, som varje trafikhuvudman har frihet att anpassa efter sina aktuella förutsättningar. Arbetsgruppen kommer under 2018 arbeta vidare med förankring och kommunikation av förslaget på gemensamma upphandlingsriktlinjer för socialt ansvarstagande.

# 7. Ansvarsfull arbetsgivare

Trafikförvaltningens arbete med personalfrågor bygger på ambitionen att vara en attraktiv arbetsgivare. Där ingår ett aktivt och systematiskt arbete för jämställdhet och jämlikhet.

## 7.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för alla medarbetare inom trafikförvaltningen och för leverantörer. Trafikförvaltningen följer landstingets policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Som arbetsgivare samverkar och förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de fackliga organisationerna (Vision, SACO och Ledarna). Verksamheten omfattas av Stockholms läns landstings kollektivavtal AB.

### 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

**Tabell 7.1 Antal fackligt anslutna, trafikförvaltningen.**

	2015	2016	2017
Vision	215	186	185
Saco	242	283	298
Annan	58	79	92
Ej organiserade	200	179	161
Vill ej uppge/svarar ej	Okänt	Okänt	31

Trafikförvaltningen arbetar sedan länge med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. De viktigaste verktygen för det omfattande arbetet utgörs av Stockholms läns landstings personalpolicy och folkhälsopolicy samt 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 mångfaldsarbetet bedrivas aktivt och utgöra en integrerad del av den ordinarie verksamheten.

Cheferna utbildas i frågor om likabehandling och arbetsmiljö, bland annat för att möta arbetsmiljöverkets krav gällande organisatorisk och social arbetsmiljö. Maud Petri Rådström, HR-chef,

understryker vikten av att man som medarbetare ska kunna vända sig till chef, HR-avdelningen eller sin fackliga organisation för stöd.

Vid utgången av december 2017 var 771 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 718 tillsvidareanställda och provanställda samt 53 visstidsanställda. Under året beslutades om 34 nya tjänster. Antalet nyanställda (tillsvidare) under 2017 var 135, varav 71 var kvinnor och 64 män.

**Tabell 7.2 Könsfördelning inom trafikförvaltningen, 2015-2017**

	2015	2016	2017
Antal i ledningsgrupp totalt	7	8	11
Varav män	4	3	4
Varav kvinnor	3	5	7
Antal chefer totalt	55	57	66
Varav män	27	23	29
Varav kvinnor	28	34	37
Antal tillsvidareanställda totalt	623	655	718
Varav män	291	311	340
Varav kvinnor	332	344	378

**Tabell 7.3 Lönefördelning inom trafikförvaltningen (medellöner per 31 december).**

	2016	2017
Ledningsgruppen	Männens löner är 12% lägre än kvinnornas	Männens löner är 14% lägre än kvinnornas
Chefer	Männens löner är 2% lägre än kvinnornas	Männens löner är 5,6% lägre än kvinnornas
Medarbetare	Kvinnornas löner är 14% lägre än männens	Kvinnornas löner är 9,1% lägre än männens

## 7.2 Mål och indikatorer

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

**Tabell 7.4 Beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare.**

Mål och indikator	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2017
Stolta och motiverade medarbetare (SLL medarbetarindex)	76	77	≥ 76
Mål- och resultatorienterade chefer (SLL ledarskapsindex)	75	78	≥ 75
Totalindex stolta och motiverade medarbetare (SLL)	73	75	≥ 73

## 7.3 Risker inom personalområdet

De största utmaningarna kopplade till trafikförvaltningens arbete med personalfrågor finns inom följande områden:

- Arbetsmiljö
- Personalomsättning
- Kompetensförsörjning

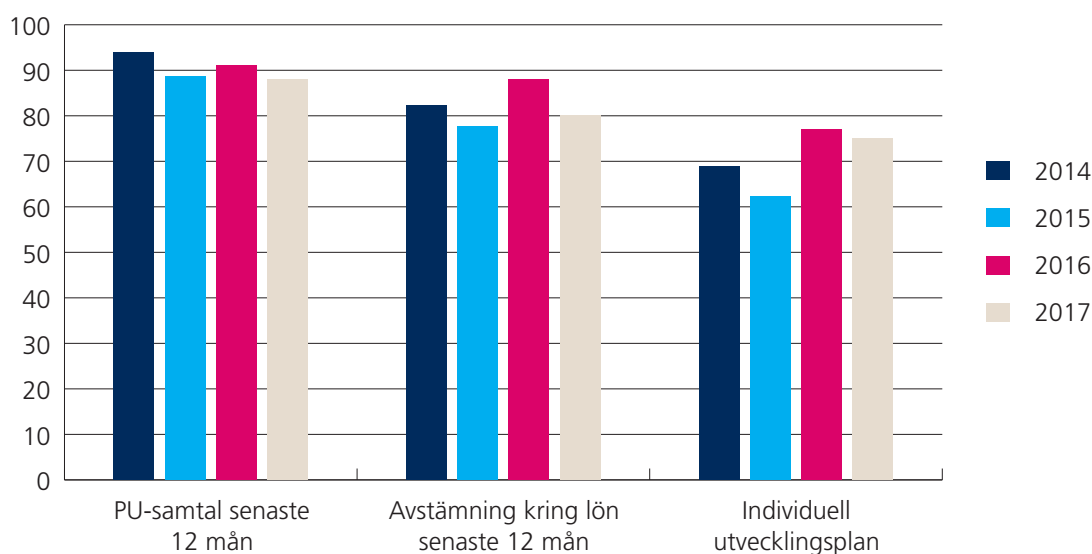
Trafikförvaltningen gör kontinuerliga medarbetarundersökningar för att följa upp arbetet mot målen. För att säkerställa god arbetsmiljö genomförs anpassade åtgärder efter de specifika behov som varje enhet har. Avgångsintervjuer hålls regelmässigt för att ta reda på och systematiskt arbeta med de orsaker som gör att medarbetare väljer att lämna trafikförvaltningen.

## 7.4 Genomförda aktiviteter 2017

### 7.4.1 Medarbetarenkät

Varje år genomförs en enkät om de anställdas syn på verksamheten, som följs upp med handlingsplaner. 2017 besvarades medarbetarenkäten av 93 procent av alla anställda. Frågan "bemöter vi varandra med respekt för allas lika värde" fick då ett resultat på 87 i ett index av

100 möjliga. Utfallet för trafikförvaltningens övergripande attraktivitet som arbetsgivare blev 68, en ökning från 65 tidigare år. Genom medarbetarenkäten följs även PU-samtal och individuell utvecklingsplan upp. Resultatet (se figur 7.1) visar att medarbetarna deltar regelbundet i utvecklingssamtal.



**Figur 7.1 Utvecklingssamtal (PU-samtal), avstämning lön och utvecklingsplan (deltagande i procent).**

### 7.4.2 Kompetensförsörjning och konsultväxling

Kompetensförsörjning är ett prioriterat område i trafikförvaltningens verksamhetsplan. Under 2017 har nära 150 rekryteringar genomförts. Av dessa är cirka 50 interna tillsättningar. Trafikförvaltningens bemanning består av såväl anställda som av konsulter eftersom volymen av investeringsverksamheten varierar över tid. Ett fokusområde för trafikförvaltningen är att öka den egna bemanningen i förhållande till antalet konsulter.

Trafikförvaltningen har i arbetet med konsultväxling fokuserat på växling av investeringskonsulter och därmed på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Syftet är att över tid få en mer ändamålsenlig balans mellan egen och inhyrd kompetens, stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att de som företräder

**Tabell 7.5 Personalomsättning 2017 respektive 2016 i procent fördelat på kvinnor, män och totalt.**

	2016	2017
Kvinnor	16%	13,3%
Män	11%	11,7%
Totalt	14,1%	12,5%

trafikförvaltningen är anställda av densamma.

Beslut har tagits att konsultväxla 119 tjänster och hittills har 79 konsultväxlingar genomförts. Den kompetens som krävs inom förvaltningen är svår att hitta samtidigt som Stockholm växer och konkurrensen om den bästa kompetensen är mycket hög.

### 7.4.3 Ny modell för kompetensplanering

Under 2017 har stort fokus lagts på implementering av landstingets modell för kompetensplanering, KOLL, med tillhörande IT-stöd ProCompetence. Arbetet har hittills mottagits positivt av chefer och medarbetare. Det nya systemet ger stöd i genomförande av PU-samtal. I systemet finns möjlighet att bryta ner verksamhetens mål och uppdrag till varje enskild medarbetares mål och uppdrag.

Cheferna har utbildats för att praktiskt kunna gå igenom hur systemet fungerar med sina medarbetare. Systemet är nu infört för HR, ledningsstaben och avdelningen för verksamhetsstyrning och ekonomi. Målsättningen är att KOLL ska vara infört på hela trafikförvaltningen i slutet av 2020.

### 7.4.4 Ledarutvecklingsprogram

Under 2017 påbörjades det åttonde i en serie ledarutvecklingsprogram, ett program som vänder sig till alla som har en chefsroll inom trafikförvaltningen.

Arbetsgivar- och arbetsmiljöutbildning har genomförts för trafikförvaltningens chefer.

Ett antal utbildningstillfällen med inriktning mot konflikthantering har genomförts. Kontinuerlig utbildning av chefer sker även avseende det kommunikativa ledarskapet och i samband med chefsmöten har ett arbete avseende landstingets nya värderingar påbörjats.

### 7.4.5 Förebyggande hälsoarbete

För trafikförvaltningen är det viktigt att jobba organisatoriskt med hälsofrågor så att hälsa genomsyrar verksamheten. Målet är att skapa förutsättningar för en hållbar arbetsmiljö och motiverade medarbetare som trivs och utvecklas på sitt arbete. Att ta hälsofrågor på allvar är dessutom en viktig förutsättning för att kunna fortsätta vara en attraktiv och hållbar arbetsgivare, både när det gäller att rekrytera ny kompetens och behålla den befintliga.

Här på trafikförvaltningen skapar vi tillsammans hållbar tillväxt förenat med en kreativ, hälsosam och trygg arbetsmiljö, säger Malin Larsson, HR-assistent på trafikförvaltningen.

**Tabell 7.6 Sjukfrånvaro.**

	2015	2016	2017
Kvinnor	6,5%	6,8%	5,5%
Män	3,4%	4,2%	2,8%
Totalt	5,0%	5,5%	4,2%

### 7.4.6 Hälsospåret

Trafikförvaltningen driver ett aktivt arbete för att fänga upp och förebygga ohälsa bland medarbetarna. Under året har den proaktiva hälsosatsningen under namnet Hälsospåret erbjudit olika typer av insatser för att inspirera medarbetarna att finna aktiviteter och föreläsningar som ökar medvetandet om hälsa. Hälsospåret ska samtidigt möjliggöra deltagandet i hälsofrämjande aktiviteter i samband med arbetet. HR-assistent Malin Larsson är ansvarig för innehållet i Hälsospåret och hämtar idéer bland annat från medarbetarenkäten och från medarbetarna själva.

Vi jobbar just nu med att fastställa vad trafikförvaltningen står för när det gäller hälsa, som är ett väldigt brett begrepp och som kan innefatta många olika saker beroende på vem du frågar, berättar Malin Larsson.

Under året har trafikförvaltningen inom ramen för Hälsospåret erbjudit bland annat träning med PT i det lokala gymmet, SL:s konstvandringar ute i verksamheten, inspirationsföreläsningar samt uppmuntran till gående möten och stående arbete.

Malin Larsson hoppas att trafikförvaltningen på sikt ska kunna bli hälsocertifierad, men innan dess måste konceptet hälsa och vad det betyder för



trafikförvaltningen bli tydligare definierat. En viktig del är att alla medarbetare ska känna sig inkluderade i hälsoarbetet och kunna ta del av det, säger Malin Larsson.

#### 7.4.7 Karriärmöjligheter

Trafikförvaltningen erbjuder sedan flera år tillbaka studenter att skriva sitt examensarbete om 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. De studenter som söker sig till trafikförvaltningen kommer från olika universitet och högskolor, men gemensamt är intresset för kollektivtrafik. Examensarbeten som genomfördes på trafikförvaltningen under 2017 var:

- Analysmodeller om social hållbarhet och kollektivtrafik, Emma Lidell.
- Beaktande av trängsel i resenärernas ruttval, Ilaf Hashim.
- 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 solpaneler 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 trafikinformations-skyltar, Gustav Lillo och Gustav Karlsson.

**Tabell 7.7 Utnyttjande av trafikförvaltningens friskvårdsbidrag.**

	2017
Antal medarbetare som tilldelats bidrag	821
Antal aktiverade medarbetare	492
Aktiveringsgrad	52%

#### Exempel på vad som ingår i begreppet hälsosam arbetsgivare

- Balans mellan arbete och fritid.
- Balans på arbetet med möjlighet till mental och fysisk återhämtning och tid för reflektion.
- Arbetsglädje.
- Fokus på fysisk, psykosocial samt digital arbetsmiljö.
- Företagskultur som uppmuntrar fysisk aktivitet i vardagen.
- Uppmuntra till gående möten i den mån det är möjligt.
- Hög- och sänkbara bord.
- Trapporna istället för hissen.
- Friskvårdsbidrag.
- Hälsoundersökningar via företagshälsovård.
- Frukter på arbetsplatsen.
- Tillgång till lokalt gym och träning i anslutning till kontoret.
- Kultur, ex SL:s konstavandringar.
- Kreativ möteskultur.

## Samarbete med Jobbsprånget

Under 2017 har en av trafikförvaltningens sektioner genomfört samarbete med Jobbsprånget, ett initiativ som kopplar ihop nyanlända akademiker (i första hand arkitekter, ingenjörer, forskare och ekonomer) med svenska arbetsplatser. Syftet med programmet är att påskynda introduktionen till den svenska arbetsmarknaden och ta tillvara på kompetens som annars riskerar att hamna långt ifrån arbetsmarknaden.

Josefin Wäneland, chef på sektionen och initiativtagare till samarbetet, berättar:

Vi tog in två personer för fyra månaders praktik. Efter de fyra månaderna blev en av dem, Hazim, visstidsanställd. Att det blev så lyckat gör förstås att många vill fortsätta med liknande initiativ, men det krävs en del resurser från vår sida. Utöver handledare utsåg vi personer vi kallade för "social buddies". De ansvarade för att prata om arbetsplatsrelaterade ämnen utanför själva handledningen – så som vilka regler som gäller i öppna kontorslandskap, trafikförvaltningens värderingar och hur ledarskapet fungerar inom organisationen. Från HR fick vi bra hjälp med praktiska detaljer som underlättade för praktikanterna, så som SL-kort och måltidsbiljetter. Jag ser absolut en möjlighet att utöka den här typen av samarbeten till större delar av trafikförvaltningen och göra det på ett mer samlat sätt, istället för att

det ska ligga på enskilda chefers initiativ. Det finns ett stort behov av kompetens inom verksamheten som jag tror att vi kan bli bättre på att fånga upp utifrån. Det största hindret i de här sammanhangen är oftast språket – vårt koncernspråk är ju svenska och som offentlig myndighet kommer det inom överskådlig framtid fortsätta vara det.

Sammanfattningsvis säger Josefin Wäneland att responsen för samarbetsprojektet med Jobbsprånget har varit övervägande positiv bland övriga medarbetare såväl som från HR.



## 8. Miljöansvar

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

### 8.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan utifrån ett certifierat miljöledningssystem, ISO 14001:2015. 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.

De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet är Riktlinjer Miljö och Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjer Miljö beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med

#### 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

och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras.

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

### 8.2 Mål och indikatorer

Resultatet av målen och indikatorerna inom miljöområdet i trafikförsörjningsprogrammet och miljöprogrammet presenteras i tabell 8.1. För mer utförlig information om utfallet av miljömålen sammanställer trafikförvaltningen årligen även en miljöredovisning där samtliga miljömål redovisas till landstinget och trafiknämnden. Denna finns tillgänglig via <http://www.sll.se/kollektivtrafik>.

**Tabell 8.1 Beslutande mål inom miljöområdet.**

	Utfall 2017	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel	49% <sup>(a)</sup>	51,5%	54%
Andel förnybar energi i kollektivtrafik	91%	95%	100%
Andel förnybar energi i fastigheter <sup>(b)</sup>	80,7% <sup>(h)</sup>	95%	100%
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken <sup>(c)</sup>	9%	10%	15%
Minskad energianvändning i fastigheter	17% <sup>(h)</sup>	10%	30%
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll, basårsvärde 2017 [kr eller liter] <sup>(d)</sup>	4 529	30%	-
Miljöbedömning av material och produkter som används vid byggnation	84% <sup>(g)</sup>	50% bedömda	-
Andel miljöbedömda byggmaterial och produkter som uppfyller kriterier för "accepterad" eller "rekommenderad" enligt Byggsvarubedömningens kriterier	81%	90%	-
Minskat utsläpp av partiklar	42%	50% <sup>(e)</sup>	75%
Minskat utsläpp av kväveoxider	48%	50% <sup>(e)</sup>	75%
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	Utredning pågår <sup>(f)</sup>	-	Alla boende i Stockholms län ska ha högst 70 dB(a) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken

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

b) Inkluderar allmän och särskild kollektivtrafik (SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänsten)

c) Basår 2011.

d) Basår 2017.

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

f) Bullerkartläggning pågår, se avsnitt 3.1.4 för genomförda åtgärder under 2017.

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

h) I nuläget saknas tillförlitliga siffror för energiförbrukningen inom busstrafikens fastigheter. Siffrorna för 2017-års energiförbrukning och andel förnybar energi är därför baserade på den procentuella förändringen av energiförbrukning mellan år 2016-2017 för spårtrafikens fastigheter i form av depåer och stationer.

## 8.3 Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

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

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att samla in miljödata och genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att miljömålen nås i tid. Läs mer om genomförda aktiviteter och resultat för 2017 i följande avsnitt.

## 8.4 Ökat kollektivt resande

### 8.4.1 Växande stad

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

Cecilia Bostorp, gruppchef samhällsplanering, berättar att utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för att bibehålla andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

För att få in fler resenärer i den befintliga trafiken måste vi jobba på flera håll. Just nu är det väldigt aktuellt med det vi kallar mobilitet. Det är ett nytt sätt att se på resandet där man kompletterar kollektivtrafiken med andra tjänster, säger Cecilia Bostorp.

Mobilitet kan handla om lånecyklar i anslutning till stationerna, samarbete med bilpooler eller samåkningstjänster och möjligheten att planera hela resan med ett urval av dessa tjänster, i en och samma app eller liknande.

Det är än så länge i planeringsstadiet men det finns mycket spännande att arbeta med, berättar Cecilia Bostorp.

### 8.4.2 Kombinationsresor med cykel – en del av mobilitetsbegreppet

I oktober 2017 gick Stockholms stads avtal med tidigare lånecykeloperatör ut. Ett nytt avtal har tecknats som kommer att utöka cykelpoolen från dagens cirka 1 000 cyklar till 5 000 cyklar, varav en del eldrivna. Systemet ska byggas ut för

att omfatta större områden och beräknas vara helt i drift på samtliga platser under 2019. En utredning har gjorts kring trafikförvaltningens roll i det utökade systemet. Utredningen kom fram till att trafikförvaltningen har en viktig roll i att underlätta kombinationsresor med cykel. Exempelvis bör trafikförvaltningen samverka med kommuner och leverantörer till lånecykelsystem för att fler lånecykelstationer lokaliseras vid kollektivtrafikknutpunkter.

### 8.4.3 Kontinuerliga mätningar säkrar kvalitet och indikerar förbättringsområden

Resvaneundersökningen 2015 visade att kollektivtrafikens attraktivitet behöver öka så att den blir ett förstahandsval även för dem som inte enbart är hänvisade till den. Det finns till exempel potential för ökat resande med kollektivtrafik på helger och vid tvär- och genomresor.

#### Resvaneundersökningen 2015

Under 2015 färdigställdes den senaste resvaneundersökningen för Stockholms län, RVU 2015. Resvaneundersökningen genomförs vart fjärde år och görs i samarbete med Trafikverket, Stockholm stad, Kommunförbundet Stockholms län, länsstyrelsen och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Resultatet finns tillgängligt i rapporten "Resvanor i Stockholms län 2015" på [www.sll.se/kollektivtrafik](http://www.sll.se/kollektivtrafik).

#### 8.4.4 Samverkan med kommunerna

Kommunerna har en stor roll eftersom de ansvarar för den fysiska planeringen. Det är viktigt att trafikförvaltningen finns med i den tidiga planeringsfasen. Målet är att det ska finnas tillräckligt resenärsunderlag för att försörja nya områden med kollektivtrafik. Samverkan med kommunerna i tidiga skeden är därför avgörande för att lyckas göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna.

På ett generellt plan kan man säga att om kommunerna tillhandahåller framkomlighet och reseunderlag så kan vi från vår sida tillhandahålla kollektivtrafik, säger Cecilia Bostorp, gruppchef samhällsplanering.

Trafikförvaltningen arbetar med att öka det kollektiva resandet med buss. Framkomlighet i stomnätet är en viktig fråga som kräver samverkan med kommunerna. Till stomnätet räknas de blå bussarna i innerstaden och ytterstaden samt spårtrafiken. Förutsättningar för att trafiken ska komma fram handlar om hur färdvägar planeras, att minimera rödljus, trafikplatser och rondeller som stoppar upp flödet och att förbättra bussarnas företräde i gatukorsningar.

Så många bostäder som möjligt ska ligga i bra kollektivtrafikläge och så många potentiella

resenärer som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektivtrafik. Samtidigt är både kollektivtrafik- och bebyggelseplanering långsiktiga processer där mycket kan hända under resans gång som förändrar förutsättningarna för parterna. Det är ännu en anledning till att samverkan är av största vikt. Tema för det årliga kommunchefsmötet, ett forum för samverkan, var ”strategi till genomförande”, som också knyter an till vikten av samverkan under hela processen.

#### 8.4.5 Testresenärer i Södertälje

Under året har ett mindre projekt med testresenärer genomförts i Södertälje. Det innebär att en grupp resenärer som i vanliga fall tar bilen får prova att resa med ett annat färdmedel under en viss tidsperiod. Försöket blev mycket lyckat och kommer att genomföras i större skala.

Det här är ett bra verktyg som har varit efterfrågat länge och som i kombination med andra insatser kan bidra till att identifiera vad som behöver göras för att få och behålla en högre andel kollektivtrafikresenärer, berättar Cecilia Bostorp, gruppchef samhällsplanering.

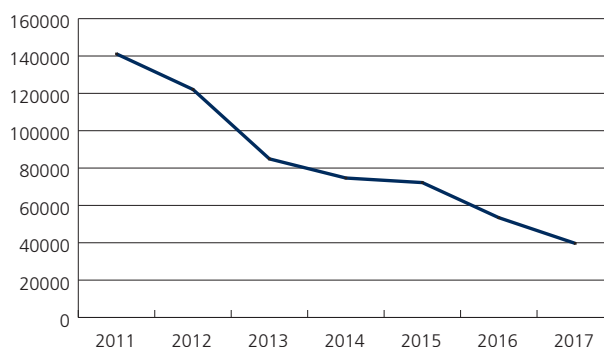
### 8.5 Klimat och förnybar energi

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

#### 8.5.1 Förnybara drivmedel

Trafikförvaltningens resa mot en fossilfri och klimatsmart kollektivtrafik började redan för 30 år sedan. Tack vare hårt arbete och mycket högt ställda miljömål har utsläppen av koldioxid stadigt minskat för varje år. Idag drivs all spårtrafik med ren el från förnybara källor. Vid årsskiftet 2016/2017 fasades även det sista fossila bränslet ut från busstrafiken. Utfasning av de fossila bränslena har gjorts successivt. Johan Böhlén, drivmedelsstrateg på trafikförvaltningen, berättar

att grundprincipen har varit att medvetet sprida satsningarna på de olika drivmedlen för att hitta flera fungerande ersättningsprodukter.



**Figur 8.1 Koldioxidutsläpp från den upphandlade kollektivtrafiken (i ton).**

Sedan februari 2017 gäller krav på 20 procent förnybart drivmedel i den vattenburna kollektivtrafiken. De fyra Djurgårdsfärjorna har haft 20 procent förnybart drivmedel på årsbasis sedan 2015. För att uppnå målet blandas vanlig diesel med den fossilm fria syntetiska dieseln HVO, hydrerad vegetabilisk olja, som utvinns ur vegetabiliska oljor och/eller animaliska fetter från slaktavfall.

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

#### **Förnybara drivmedel**

Som förnybart drivmedel räknas drivmedel som innehåller minst 90 procent förnybart bränsle.

#### **8.5.2 Internt arbete för att minska klimatavtryck**

Inom trafikförvaltningen pågår kontinuerligt arbete med att minska klimatpåverkan i den dagliga verksamheten. Resfria möten prioriteras genom möjligheter till telefon- och videomöten. När resor görs används landstingets reseplaneringsverktyg som tar hänsyn till miljöpåverkan. Landstingets resepolicy följs. Alla trafikförvaltningens medarbetare får accesskort för att kunna åka kollektivt inom länet och därmed välja kollektiva färdmedel framför bil.

#### **8.5.3 God potential för solceller på trafikförvaltningens tak**

Under 2017 färdigställde Sofia Ulin sitt examensarbete på Kungliga Tekniska högskolan i samverkan med trafikförvaltningen. Studiens syfte var att undersöka potentialen för att installera solceller på tillgängliga takytor. Resultatet visar att det finns takyta på 71 000 kvadratmeter som lämpar sig väl för installation av solceller.

I slutet av 2017 beslutades att en pilotinstallation av solceller ska genomföras på taket till ett av teknikhusen längst med Roslagsbanan. Anläggningen kommer att ha en effekt på 4 kW och ska vara på plats i slutet av 2018. Förhoppningen är att fler solceller på sikt ska komplettera de

befintliga som finns på Gubbängens bussdepå och på Södertälje pendeltågsdepå, som idag producerar cirka 145 MWh per år.

#### **8.5.4 Plan för minskad klimatpåverkan i byggprojekt**

Under 2017 har trafikförvaltningen deltagit i arbetet med att ta fram en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt. I arbetet identifieras avfallsströmmar med stor miljöpåverkan. Dessutom försöker man hitta var det finns möjligheter till förebyggande av avfall och materialåtervinning. Målsättningen inför verksamhetsåret 2019 är att det ska finnas lokala mål och arbetssätt för avfallsströmmar inom ny- och ombyggnation.

#### **8.5.5 Miljöbedömning av material och produkter**

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens bedömningssystem år 2021. Dessutom ska 90 procent av bedömda material och produkter uppfylla miljökraven för "accepterad" eller "rekommenderade" enligt Byggvarubedömningens kriterier. Två stora utmaningar finns för trafikförvaltningen när det gäller att uppnå målet. För det första behöver det tydliggöras hur produktvalen ska göras, genom rutiner eller anvisningar. Det måste även bli tydligare vad ett avsteg från miljöbedömningskriterierna utgör, och när det får göras. För det andra behöver Byggvarubedömningens systematik kompletteras med nya produktkategorier. Det har att göra med att Byggvarubedömningens system utgår från fastighetsbyggnadsbranschen, som på många sätt skiljer sig från den typ av anläggningar som trafikförvaltningen bygger.

Johanna Hörstedt, miljö- och arbetsmiljösamordnare på avdelningen Investeringsprojekt, är drivande i arbetet med att utveckla stöd och anvisningar kring produktval. Hon berättar att behovet av införande av kompletterande produktkategorier är ett stort och avgörande för att målet ska kunna nås.

Jag tittar nu på hur vi ska komma tillrätta med det här. Tillsammans med Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana som har samma utmaningar kan vi använda vårt medlemskap i Byggvarubedömningen för att påverka systemet. Målet är ju att alla



produkter ska bli bedömda och komma med i Byggvarubedömningen, förklarar Johanna Hörstedt.

### 8.5.6 Utredning om framtida elbusstrafik

Under 2015 gjordes en behovsanalys som visade att eldriven busstrafik kan bidra till ett antal av Stockholms läns landstings miljömål. Detta ledde till en utredning – elbussutredningen - som ska utgöra underlag för inriktningsbeslut för elbussar. I november 2017 lämnades en lägesrapport till Trafiknämnden som sammanfattar det utredningsarbete som bedrivits hittills. Analysen utgår från de elbusslösningar som finns kommersiellt tillgängliga idag och visar att det är fullt möjligt för trafikutövare att införa elbussar i pågående avtal. Nästa steg blir att ta fram underlag som kan ligga till grund för inriktningsbeslut i slutet av 2018. Beslut ska också fattas om och hur trafikförvaltningen ska agera avseende införande av eldrivna bussar samt vilka konsekvenser det medför för Stockholms läns landsting.

Under året blev det klart att fem helt elektriska bussar ska trafikera Norrtälje stadstrafik sommaren 2018.

Det var trafikentreprenören själv som tog det initiativet, berättar Johan Böhlin, drivmedelsstrateg på trafikförvaltningen och tillägger att det är glädjande att entreprenörerna är drivande i elektrifieringen.

### 8.5.7 Nytt fartyg med höga miljökrav till Furusund

Under året har Waxholmsbolaget färdigställt upphandlingen av ett nytt fartyg som ska trafikera Stockholms norra skärgård. Planen är att fartyget ska sättas i drift hösten 2018. Upphandlingen har inkluderat högt ställda miljökrav med förlaga i internationella konventioner gällande återvinningskrav vid skrotning och miljövarudeklaration.

Det är viktigt att tänka långsiktigt – vi räknar med en livslängd på 50-60 år för fartygen. En del av vårt uppdrag är att ligga i framkant med innovativa lösningar och bygga ändamålsenliga fartyg. Det här nya fartyget blir därför en laddhybrid (diesel och elektriskt) som på sikt ska kunna trafikera även andra sträckor om behov uppstår, säger Åsa Gren Tivelius, affärsområdesansvarig Skärgårdstrafiken.

Drivmedelsstrateg Johan Böhlin berättar att det kommer vara möjligt att köra fartyget på 100 procent HVO.

Dessutom har vi förberett utrymme för ett extra stort batteri för att kunna öka eldriften i hybridläget. De motorer som driver fartyget är kravställda utifrån en ny standard (IMO Tier III) som ger betydligt renare drift, säger Johan Böhlin.

## 8.6 Energieffektivisering

Kollektivtrafiken i Stockholms län är en omfattande verksamhet med hög tillgänglighet och många drifttimmar. Trafikförvaltningen förvaltar ett mycket omfattande fastighetsbestånd, framför allt ett stort och växande antal spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Dessa fastigheter är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska fungera tillfredsställande. Utöver fastigheterna använder fordonen i kollektivtrafiken stora mängder energi, inte bara för att drivas framåt på spår, vatten eller väg, utan även för att hålla behagliga temperaturer och säkra god luftkvalitet.

Den huvudsakliga utmaningen i att driva energi-effektiviseringsarbetet är att avtalen med trafik-

entreprenörer som ansvarar för drift och underhåll ser olika ut. Ambitioner i senare avtal utgår från att ge trafikentreprenörer incitament att reducera energianvändningen under hela avtalsperioden. Det handlar om att se var nyttan respektive kostnaden finns, på kort och lång sikt, och lägga kostnaden där den gör mest nytta.

Det kan handla om att ställa andra typer av krav i avtalen eller att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan trafikförvaltaren och entreprenören, berättar Erik Dunkars, energistrateg.

Under 2017 har en av entreprenörerna som sköter tunnelbanans stationer och även en del depåer föregått med flera goda exempel och på

eget initiativ vidtagit åtgärder för att minska värmeåtgången med drygt 1 200 MWh, vilket motsvarar en minskning med nära 2 procent jämfört med 2016. Man har också infört en funktion för energisamordning. Förhoppningen är att detta ska spridas till andra entreprenörer.

### **8.6.1 Elektrifiering ställer ökade krav på effektivisering**

Klimathållning och energieffektivisering är stora utmaningar i det pågående arbetet med elektrifiering av bussflottan. Det gäller där att minska energiåtgången för exempelvis temperaturhållning och luftkvalitet, för att energin istället ska kunna användas till att hålla bussen rullande. Samtidigt måste bussen hålla en behaglig temperatur för resenärer och förare, utan att bussens energilager behöver laddas alltför ofta. Arbeta pågår med att implementera andra normer för inneklimat och för att möjliggöra en högre energieffektivitet.

### **8.6.2 Högre energieffektiviseringskrav i busstrafiken**

I nya busstrafikupphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på 20 procent energieffektivisering. Det kan jämföras med att de

två senaste avtalen som hade driftstart under året hade krav på 10 respektive 15 procent energieffektivisering, medan avtalen som slöts under 2012-2013 hade krav på 5 procent. Det rör sig alltså om en ganska snabb upptrappning. Inom ramen för busstrafikupphandlingar finns ett pågående nordiskt samarbete kring ökad kravställning på bussars energieffektivisering. Ett förslag till inriktning avseende energieffektivisering bereds inom trafikförvaltningen.

### **8.6.3 Krav på energieffektivisering i färdtjänsten**

Under 2017 har ett nätverkssamarbete mellan Stockholm Stad, trafikförvaltningen och Swedavia pågått kring kravställning inom miljöområdet vid upphandling av färdtjänst och taxitjänster. Utvecklingen mot elektrifiering av de specialfordon som behövs inom färdtjänsten har gått framåt och det är nu möjligt att ställa högre krav på energieffektivitet.

## **8.7 Begränsning av buller från kollektivtrafiken**

Stockholm är en region som expanderar snabbt och behovet av fler bostäder är stort. För att möta behovet har nya regelverk införts för att underlätta nybyggnation i redan bullerutsatta områden, till exempel nära spår- och busstrafik. Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn. Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer.

### **8.7.1 Samverkan inom bullerområdet**

Trafikförvaltningen medverkar i flera forum och samverkansprojekt för att bevaka, sprida och utveckla kunskap om buller. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete är samverkan med kommuner i planeringsprocessen. Från hälsosynpunkt är det mycket viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken kan skapas. Detta bidrar till att lägga grunden för en god stadsmiljö och folkhälsa. Trafikförvaltningen har regelbundet tillsynsmöten med kommuner som berörs av SL-trafiken. Trafikförvaltningen deltar även aktivt i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet med nätverket är att öka den regionala kompetensen



inom bullerområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller uppnås. Dessutom stödjer trafikförvaltningen Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana i bullerfrågor och samverkar med högskolor i referensgrupper med inriktning mot järnvägstrafik och buller.

### **8.7.2 Bullerskyddsåtgärder i Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan**

Under 2017 uppfördes totalt 1 700 meter bullerskydd utmed befintliga spår och 4 050 meter bullerskydd i samband med att man byggde dubbelspår i Roslagsbanan. Dessutom fick 80 fastigheter under 2017 lokala åtgärder i form av lokal skärm vid uteplats och/eller fönsteråtgärd. Kompressorerna på Roslagsbanans fordon har bytts till en tystare modell.

Utmed Saltsjöbanan uppfördes under 2017 totalt 1 800 meter bullerskydd och renovering av 225 meter befintlig bullerskyddsskärm. Även stomljudsmatta och rällivdämpare har monterats på vissa sträckor. Några exempel på ytterligare åtgärder är att bullerskyddsskärmar har uppförts vid Neglingedepån samt vid två förskolor utmed tunnelbanans Hässelby-gren för att skydda barnens utemiljö. Dessutom har tester utförts på depåerna för att hitta nya metoder för att minska hjulskrik, hittills med goda resultat.

### **8.7.3 Övervakningssystem för tunnelbanan**

Trafikförvaltningen har i samarbete med en teknikkonsult utvecklat ett övervakningssystem för spårbunden trafik som bland annat innefattar bullerparametrar. Under 2017 har tekniken installerats som pilotprojekt på tunnelbanan. Syftet är att kunna mäta faktisk status på spåren för att på

sikt optimera underhåll vilket kan leda till minskat buller i hela tunnelbanesystemet. Detta görs med ljud- och vibrationsutrustning som monteras direkt på fordonen. Liknande mätningar görs idag i andra spårnät med goda resultat. Det unika med trafikförvaltningens projekt är att mätningarna görs med utrustning på sju trafikfordon. Genom att använda trafikfordon istället för mätfordon blir mätningarna både mer kostnadseffektiva och ger snabb återkoppling om status på anläggningen vilket på sikt möjliggör statusbaserat underhåll.

## 9. Motverkande av korruption

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

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

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

### 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

### 9.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen tillämpar Stockholms läns landstings gemensamma Riktlinjer för antikorrupption och representation samt Anti-korrupptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor eller 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.

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är "Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter". Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen. I dokumentet ges vägledning till vad som kan vara godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv och det understryks att ett personligt ansvarstagande och ett gott omdöme är av största

vikt. Trafikförvaltningens arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Samtliga konsulter ska inför uppdrag inom trafikförvaltningen underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet.

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

## 9.2 Mål inom antikorruption

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

Inga oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2017.

## 9.3 Risker inom antikorruption

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

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 styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument (enligt tidigare lagstiftning benämnt förfrågningsunderlag) och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller innan fastställande respektive undertecknande.

## 9.4 Genomförda aktiviteter 2017

### 9.4.1 Information till verksamheten

Under 2017 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät löpande informerats om aktuella ämnen. Exempel på sådan information är sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor, information om styrdokumentet samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

### 9.4.2 Utbildning för nyanställda och konsulter

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

### 9.4.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om sina riktlinjer. Enligt lag finns även i samband

med upphandlingar skyldighet respektive möjlighet för beställaren att bland annat:

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

I likhet med tidigare år skickade trafikförvaltningen under år 2017 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.

# 10. Om denna redovisning

Trafikförvaltningen rapporterar för åttonde året i rad i enlighet med de tio principerna i Global Compact. Den senaste rapporten finns tillgänglig

på hemsidan, [www.sll.se/kollektivtrafik](http://www.sll.se/kollektivtrafik). Rapportering sker på årsbasis för föregående år och omfattar alla tjänstevarumärken.

## 10.1 Väsentlighetsanalys

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

**Tabell 10.1 Sammanställning av alla teman som var utgångspunkten för väsentlighetsanalysen.**

Krav på innehåll och/eller betydande aspekter inom hållbar utveckling enligt:	
Årsredovisningslagens (1995:1554) krav på hållbarhetsredovisning	Mänskliga rättigheter, sociala förhållanden, miljö, motverkande av korruption, personal, mångfaldspolicy, väsentliga risker och hantering av dessa, affärsmodell, policy som tillämpas för hållbarhetsfrågor, centrala resultatindikatorer
Global Compact Communication on Progress	Mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö, antikorruption
Tidigare väsentlighetsanalyser	Tillgänglighet, trygghet, jämställdhet, utbildning social hållbarhet, sociala konsekvensbeskrivningar, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan, föreningsfrihet, rekrytering och jämställdhet, medarbetarnas möjlighet att påverka, arbetsrätt i leverantörskedjan, resandet med SL, andel förnybar energi, utsläpp, buller, elbussar/förnybart i busstrafiken, leverantörsrevisioner, antikorruption
Politiskt beslutade mål inom hållbar utveckling	Ökat jämlikhet och jämställdhet (TFP <sup>1</sup> , nationella mål), tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (lagkrav, TFP) det vill säga hela resan, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan (Stockholms läns landstings uppförandekod), trygghet (TFP), antikorruption (lagkrav, Stockholms läns landstings krav), hållbar upphandling (MP <sup>2</sup> ), klimatåtagande (MP), kollektivtrafik och transporter, (MP) fastigheter och anläggningar (MP)
Globala mål (Agenda 2030) 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
GRIs standard för hållbarhetsrapportering	Information om verksamheten, väsentliga teman, hållbarhetsstyrning, relevanta indikatorer utifrån Global Reporting Initiativekatalogen eller egna

1) TFP – trafikförsörjningsprogram; 2) MP – Miljöprogram;

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 tabellen.

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

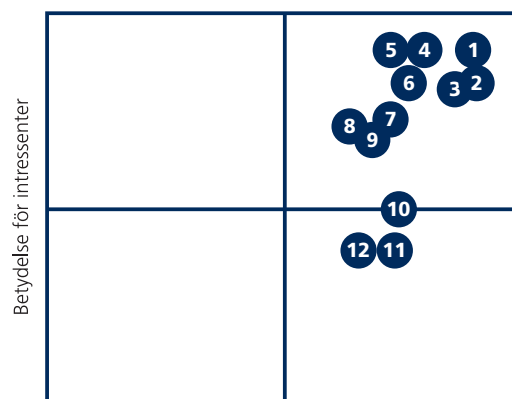
En intressentgrupp som trafikförvaltningen prioriterade särskilt vid genomförande av väsentlighetsanalysen var barn och unga. Barn utgör en stor andel av dagens kollektivtrafikresenärer, har inte körkort och är därmed beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Varje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

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

Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen presenteras i figuren nedan.

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



Betydelse för trafikförvaltningens sociala, miljömässiga och ekonomiska påverkan

**Figur 10.1 Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen.**

## 10.2 Årsredovisningens krav på hållbarhetsredovisning

Årsredovisningslagen (1996:1554) ställer från och med räkenskapsåret 2017 krav på att företag som överstiger vissa gränsvärden gällande omsättning och personal ska redovisa de upplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat och konsekvenserna av

verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

I årets redovisning har frågorna delats upp enligt följande:

**Tabell 10.2 Korsreferenslista gällande årsredovisningens krav på hållbarhetsredovisning.**

Område	Avsnitt/kapitel där informationen redovisas
Miljö	8
Sociala förhållanden	6 och 7
Personal	6 och 7
Respekt för mänskliga rättigheter	6
Motverkande av korruption	9

## 10.3 Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning

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

**Tabell 10.3 Korsreferenslista gällande Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning.**

Krav Stockholms läns landsting	Var redovisas uppgiften?
Styrning av verksamheten	Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning (Hållbarhetsredovisningen), avsnitt 2 och 4
Styrande dokument inom hållbarhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4
Mål för miljö	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 8; Miljöredovisning.
Mål för socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Mål för attraktiv arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Mål för antikorrupktion	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 9
Risker inom samtliga hållbarhetsområden	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6, 7, 8 och 9
Genomförda aktiviteter under året inom miljöområdet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8
Aktiviteter för att prioritera resfria arbetssätt	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8; Miljöredovisning.
Aktiviteter och åtgärder för energieffektivisering	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8; Miljöredovisning.
Kollektivtrafikens marknadsandel	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 8
Antal bedömda material samt accepterade och rekommenderade i Byggvarubedömningen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8;
Genomförda aktiviteter under året inom socialt ansvarstagande inklusive mänskliga rättigheter	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Verktyg och metoder för systematiskt arbete med socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Jämställdhet och jämlikhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Nationella minoriteter	Arbetet med nationella minoriteter styrs av den landstingsgemensamma planen som är under uppdatering. Trafikförvaltningen deltar i arbetet med uppdatering av åtgärdsplanen.
Barnkonventionen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Arbete för tillgänglighet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Uppförandekod för leverantörer	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Folkhälsa	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Genomförda aktiviteter under året inom personal	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Arbetet inom personalområde: attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Arbetet inom personalområde: samverkan och dialog med arbetstagarorganisationerna	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Genomförda aktiviteter under året inom antikorrupktion	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 9



## 10.4 Global Compact

För åttonde 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 10.4 Korsreferenslista gällande Global Compacts krav på hållbarhetsredovisning.**

Område	Principer	Avsnitt
Mänskliga rättigheter	1. Företagen ombeds att stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka; och 2. försäkra sig om att deras eget företag inte är delaktiga i brott mot mänskliga rättigheter.	6
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; 6. avskaffandet av diskriminering vid anställning och yrkesutövning.	7
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.	8
Antikorruption	10. Företag bör motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och bestickning.	9

## 10.5 Global Reporting Initiative

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

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

koppling till väsentlighetsanalysen (se ovan) samt med hänsyn till resultat av intressentdialog.

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

**Tabell 10.5 Korsreferenslista gällande GRI:s krav på hållbarhetsredovisning.**

GRI Standard-nummer		Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	Profilindikator	102-1	Organisationens namn	2
GRI 102	Profilindikator	102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	2
GRI 102	Profilindikator	102-3	Organisationens huvudkontor	Förord
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	2, 4 och bilaga 1
GRI 102	Profilindikator	102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedja	2 och 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	1 och 10
GRI 102	Profilindikator	102-13	Medlemskap i organisationer	Bilaga 2
GRI 102	Profilindikator	102-14	Uttalande från förvaltningschefen	1
GRI 102	Profilindikator	102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	2 och 4
GRI 102	Profilindikator	102-18	Organisationsstruktur	2
GRI 102	Profilindikator	102-40	Intressenter	3
GRI 102	Profilindikator	102-41	Kollektivavtal	7
GRI 102	Profilindikator	102-42	Identifiering och urval av intressenter	3 och 10
GRI 102	Profilindikator	102-43	Intressentengagemang	3
GRI 102	Profilindikator	102-44	Huvudsakliga teman som har lyfts av intressenterna	3 och 6
GRI 102	Profilindikator	102-45	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	2
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 Standard-nummer		Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	Profilindikator	102-51	Datum för senaste redovisning	10
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	10
GRI 102	Profilindikator	102-55	GRI Index	10
GRI 103	Hållbarhetsstyrning	103-1	Beskrivning om hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	4, 6, 7, 8, 9 och 10
GRI 205	Antikorruption	205-2	Kommunikation och utbildning rörande antikorrupsionspolicy och rutiner	9
GRI 205	Antikorruption	205-3	Korrupsionsincidenter och vidtagna åtgärder	9
GRI 302	Energi	302-1	Energiförbrukning inom organisationen	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-3	Energiintensitet	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-4	Energibesparingsinitiativ	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	Energi	302-5	Energibesparingsinitiativ, produkter och tjänster	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-1	Direkta växthusgasutsläpp (Scope 1)	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-2	Indirekta växthusgasutsläpp (Scope 2)	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-4	Växthusgasintensitet	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	Utsläpp	305-5	Utsläppsminskningar av växthusgaser	8 och 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
GRI 405	Mångfald och jämlikhet	405-1	Mångfald	7
GRI 405	Mångfald och jämlikhet	405-2	Löneskillnad mellan kvinnor och män	7
GRI 410	Säkerhet	410-1	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till säkerhetspersonal	6
GRI 412	Mänskliga rättigheter	412-2	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till anställda	6
GRI 413	Lokala samhällen	413	Konsekvensbedömning rörande påverkan på lokalsamhällen	4 och 6

# Bilaga 1

## Trafikentreprenörer 2018

### **Färdtjänsten**

*Färdtjänst med taxi:*

Taxi Kurir  
Sverigetaxi

*Rullstolstaxi:*

Taxi Kurir  
Sverigetaxi  
Samtrans  
Sirius Humanum  
Ekerö Taxi  
Hanninge-Nynäs Taxi  
Södertälje Taxi

*Bårtaxi (liggande transport):*

Samtrans

*Anropsstyrd Närtrafik:*

Taxi Kurir

*Linjelagd Närtrafik:*

Bergkvara Buss

### **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 och Lidingöbanan från 2015.

### **Trafikutövare SL pendelbåtar**

*SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:*

Strömma Kanalbolaget  
Rederi AB Ballerina  
Djurgårdens färjetrafik AB

### **Waxholmsbolaget \*\***

Skärgårdsbolaget / Faludden AB  
Utö Rederi AB  
Blidösbolaget AB

*Pendelbåt:*

Strömma Turism och Sjöfart AB  
Rederi AB Ballerina  
Djurgårdens Färjetrafik AB

*Gods:*

Ressel Rederi AB  
Utö Rederi AB  
Krokholms Sjötrafik AB  
Norra Skärgårdstrafiken AB

### **Spårvägmuseet**

Ägs och drivs av trafikförvaltningen/Stockholms läns landsting

\* Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer

\*\* Omkring halva flottan är egenägd och resterande hyrs

# Bilaga 2

## Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland av:

- Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
- BEST, Benchmarking European Service of public Transport
- UITP, International Association of Public Transport
- K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
- Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
- Byggvarubedömningen
- Samverkan i Stockholmsregionen
- European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations

