

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2022

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2022 för trafiknämnden



Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt – 6

Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm – 9

En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla – 13

En attraktiv arbetsgivare tar ansvar – 22

En långsiktigt hållbar kollektivtrafik – 26

Så motverkar trafikförvaltningen korruption – 37

Bilagor – 40



Om redovisningen

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2022 och är tillika AB Storstockholms lokaltrafik koncernens (556013-0683) lagstadgade hållbarhetsrapport. Från och med 2020 ingår investerings-verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen.

Sedan maj 2009 är AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact vilket innebär ett åtagande om att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupktion. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga

mål inom samtliga områden och att integrera dem i den dagliga verksamheten. Principerna i Global Compact styr även inriktningen på verksamhetens hållbarhetsarbete.

För frågor avseende hållbarhetsrapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se

Läs mer om trafikförvaltningen på www.regionstockholm.se

Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se

Innehållsförteckning

Förvaltningschefens förord	5	5 En långsiktigt hållbar kollektivtrafik	26
1 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt.....	6	5.1 Så styrs miljöarbetet.....	27
1.1 Ansvarsområden	7	5.2 Ökat kollektivt resande	27
1.2 Verksamhetsidé.....	7	5.3 Minska klimatpåverkan och energianvändning	29
1.3 Vision och värderingar	7	5.4 Begränsning av buller från kollektivtrafiken	35
1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll	7	5.5 Klimatanpassning och klimatrisker	36
1.5 Samverkan med intressenter	7	6 En långsiktigt hållbar kollektivtrafik	37
2 Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm	9	6.1 Så styrs arbetet.....	38
2.1 Begreppet hållbar utveckling	10	6.2 Risker inom antikorrupcion	39
2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet.....	10	6.3 Genomförda aktiviteter 2022.....	39
2.3 Upphandling och uppföljning.....	11	7 Bilagor.....	40
3 En trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla	13	Bilaga 1 Hållbarhetsdata	41
3.1 Så styrs arbetet.....	14	Bilaga 2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare.....	47
3.2 Mål och indikatorer	14	Bilaga 3 Medlemskap i urval	51
3.3 Risker inom social hållbarhet	15		
3.4 Trygghet	15		
3.5 Tillgänglighet	19		
3.6 Socialt ansvar.....	20		
4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar	22		
4.1 Så styrs arbetet.....	23		
4.2 Mål och indikatorer	23		
4.3 Risker inom personalområdet	23		
4.4 Genomförda aktiviteter 2022	24		

Förvaltningschefens förord

Hållbarhetsredovisningen sammanfattar 2022 års arbete inom hållbarhet för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana - det första året med Region Stockholms nya Hållbarhetsstrategi, som ersatt det tidigare miljöprogrammet.

Den 9 februari kommer vi komma ihåg som dagen då restriktionerna från pandemin lättades upp och det åter blev möjligt att resa kollektivt utan råd om munskydd och att hålla avstånd. Vårt viktigaste mål har även under år 2022 varit att möta resenärernas behov och få kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna att öka efter pandemin. Det bidrar både till klimatomställningen och till ökad tillgänglighet i regionen.

Upplevelsen av trygghet påverkar specifikt resenärerna och resandet, därför har vi sedan år 2021 satt ett särskilt fokus på aktiviteter för att öka den upplevda tryggheten. En viktig del i arbetet är att samordna kravställningen på trygghet i upphandlingen av nya trafikutövare och

leverantörer. Ett annat exempel är det AI-system med videokameror som infördes redan i slutet av föregående år på flera tunnelbanestationer. Systemet kan identifiera om obehöriga personer finns på spåret, vilket är en del i arbetet mot suicid och därigenom en viktig del av trygghetsarbetet.

Även uppdraget Grön omställning har varit ett prioriterat område som har startat under året där målet är framtagande av en handlingsplan för att minska klimatpåverkan genom energieffektivisering. Planen för elektrifiering av busstrafiken är en viktig bas i arbetet men kommer inte att räcka för att nå en halvering av CO₂-emissionerna till år 2030. Arbetet fortsätter därmed som en prioriterad aktivitet under år 2023. Under året startades även ett innovativt pilotprojekt med ett eldrivet bärplansfartyg som pendelbåtlinje på Stockholms inre vatten. Fartyget planeras att sjösättas under år 2023 och beräknas att använda 80 procent mindre energi jämfört med ett traditionellt fartyg.

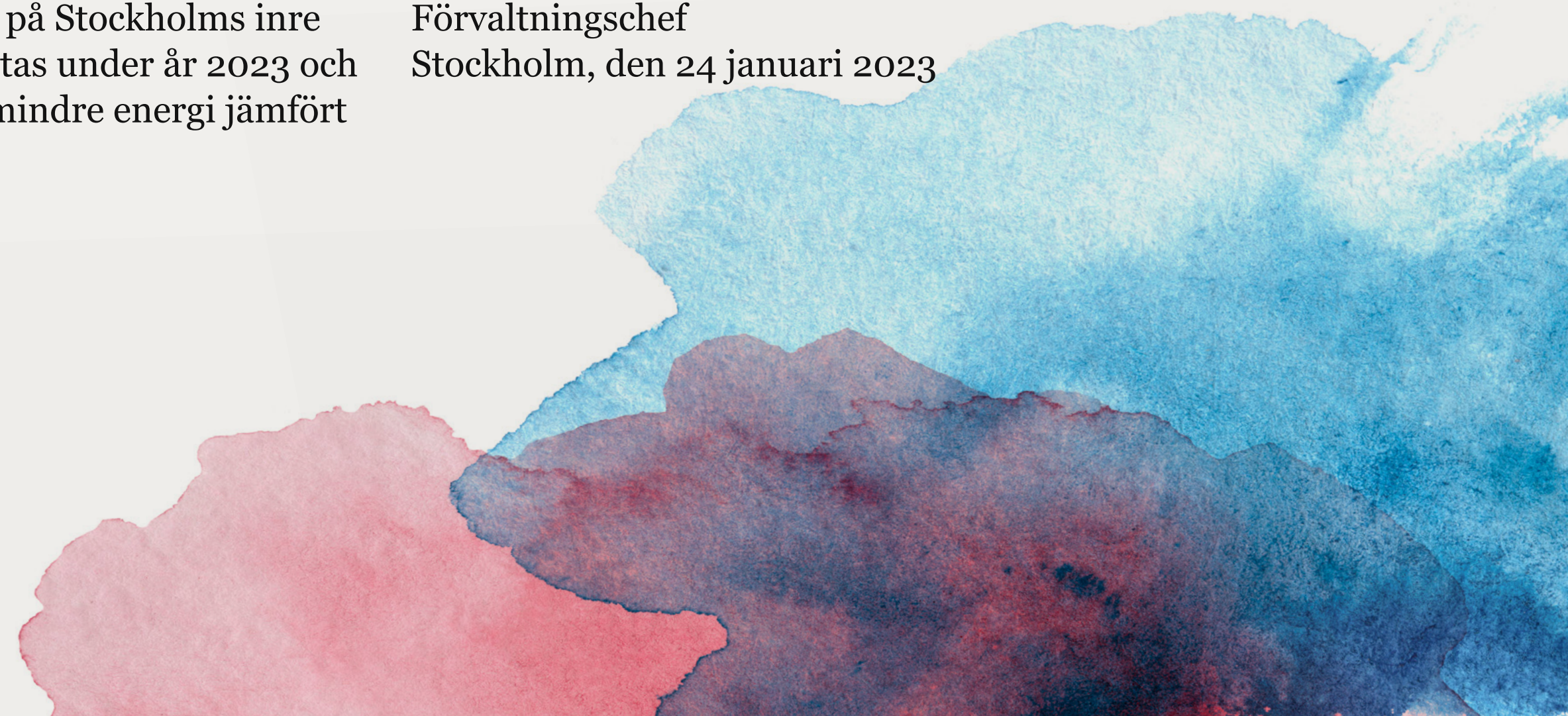
Det finns ytterligare händelser under 2022 att lyfta från hållbarhetsperspektiv vilka vi beskriver på kommande sidor. Jag vill särskilt lyfta vårt arbete kring ökad klimatanpassning av kollektivtrafiken samt styrningen mot ett klimat- och resurssnålt byggande av ny infrastruktur ur ett livscykelperspektiv.

Som VD för Storstockholms Lokaltrafik (SL) och förvaltningschef för trafikförvaltningen vill jag uttrycka vårt fortsatta stöd för FN:s Global Compact och dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupktion. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i vår verksamhet tillsammans med våra intressenter.

David Lagneholm

Förvaltningschef

Stockholm, den 24 januari 2023



1 Uppdrag: Att förenkla vardagen för alla som reser kollektivt



1.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägmuseet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Sedan 2020 ingår verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppdraget att bygga ut tunnelbanenätet genom att förlänga befintlig anläggning med 18 nya stationer och 3 mil spår. Waxholmsbolaget bedriver kollektivtrafik på vatten och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägmuseet rymmer kollektivtrafikens historia.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under respektive varumärke används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen. Verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas som en fristående del.

1.2 Verksamhetsidé

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

1.3 Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån regionens övergripande vision och värderingar. Visionen är en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Värderingarna innebär att regionens arbete ska präglas av Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Region Stockholm. Regionfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms

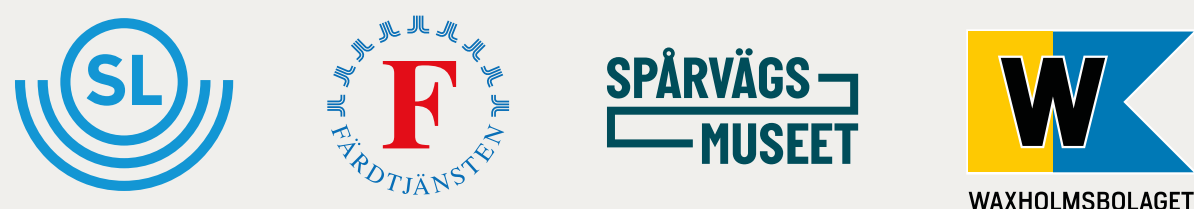
län – på land och till sjöss. I Region Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Kollektivtrafiken och dess byggtreprenader utförs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via regionskatten (landstingsskatten), dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Hållbarhetskrav ställs vid upphandling av trafikutövare och leverantörer vars kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i avsnitt 2.3.2.

1.5 Samverkan med intressenter

Samverkan med olika aktörer i länet är avgörande för att Region Stockholm och trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen inom hållbarhet. I trafikförvaltningens uppdrag ingår bland annat att samverka med kommuner samt funktionshinders- och pensionärsorganisationerna.

Våra varumärken



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken

Beskrivning av samverkan med intressenter har tagits fram tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana och återfinns i sin helhet i bilaga 2. Där finns information om förväntningar och fokusfrågor för varje intressent och hur trafikförvaltningen hanterar och bemöter dessa. Nedan listas de intressentgrupper som trafikförvaltningen samverkar med:

- Leverantörer och anbudsgivare
- Allmänheten
- Förvaltningar inom Region Stockholm
- Politiker
- Kommuner
- Myndigheter
- Medarbetare och konsulter
- Forskning och skola
- Intresseorganisationer för funktionshinderfrågor
- Press och media
- Andra stora beställare och aktörer
- Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur).

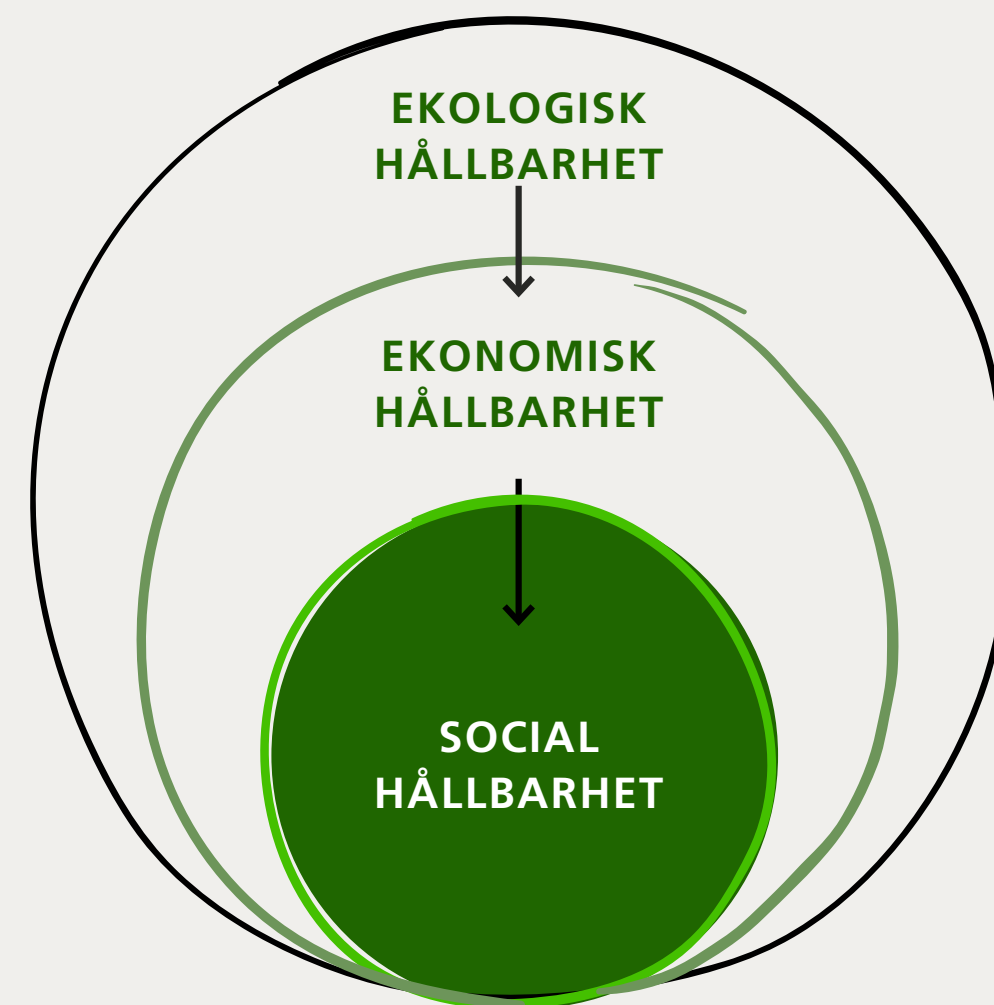


Hållbar kollektivtrafik i ett växande Stockholm



2.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling (figur 2). För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik.



Figur 2. Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

2.1.1 Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet, som i många sammanhang även kallas miljörelaterad hållbarhet, brukar beskrivas som grunden för de två andra hållbarhetskomponenterna. Regionfullmäktige har beslutat att arbetet mot miljörelaterad hållbarhet inom kollektivtrafikverksamheten ska utgå från miljömål i trafikförsörjningsprogrammet samt regionens hållbarhetsstrategi.

2.1.2 Ekonomisk hållbarhet

För trafikförvaltningen innebär en ekonomisk hållbarhet att tillväxt inte får ske på bekostnad av miljön eller social hållbarhet. Trafikförvaltningen strävar efter att hushålla med regionens resurser samt skapa en så stor och rättvis samhällsnytta som möjligt.

2.1.3 Social hållbarhet

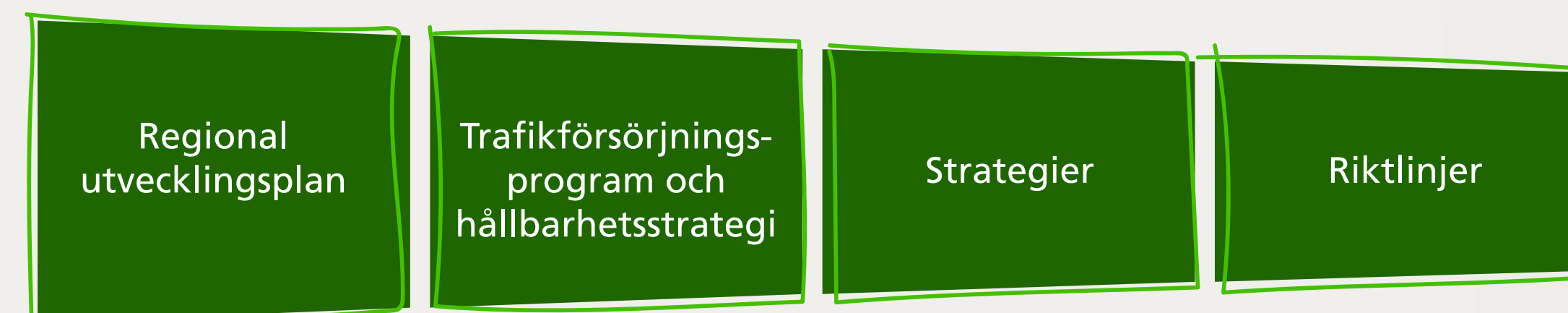
De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet och bidra till en hållbar utveckling. Den sociala hållbarheten delas på följande

sidor upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Trafikförvaltningens arbete inom social hållbarhet utgår från mål i trafikförsörjningsprogrammet och i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050, samt regionens hållbarhetsstrategi och medarbetarpolicy.

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 medarbetare, anställda såväl som konsulter.

2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete bygger på ett ramverk av styrande dokument som definierar visioner, mål, riktlinjer och krav för verksamheten (figur 3).



Figur 3. Styrande dokument för hållbarhetsarbetet under 2022.

2.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, uttrycker regionens samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för regionens aktörer och för samverkan inom Stockholms län och med länen i östra Mellansverige. Planen är giltig till år 2026 och är även antagen som regional utvecklingsstrategi. Övergripande mål i RUFS 2050:

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

2.2.2 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande programmet fastställer långsiktiga mål för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Under 2021 påbörjades arbetet med att revidera det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet. Samverkan och dialog med intressenter är centrala i revideringsprocessen som pågår fram till 2023.

2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplan 2050 fastställdes av trafiknämnden i juni 2022 och har i december fått status som regionalt inriktningsdokument genom budgetbeslutet. Det betyder att planen uttrycker regionfullmäktiges övergripande och långsiktiga viljeinriktning för hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att möta de mål som finns i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.2.4 Hållbarhetspolicy

Region Stockholms hållbarhetspolicy anger styrande principer och viljeinriktning för hållbarhetsarbetet i Region Stockholm på lång sikt. Principerna är utformade utifrån ett helhetsperspektiv där social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet integreras med varandra. Genom att arbeta i enlighet med policyn bidrar Region Stockholm till en hållbar utveckling.

2.2.5 Hållbarhetsstrategi

Region Stockholms hållbarhetsstrategi 2022–2027 är det åttonde strategiska programmet i ordningen och illustrerar att regionens politiska ledning har prioriterat ett systematiskt och ambitiöst hållbarhetsarbete över många år. I hållbarhetsstrategin finns långsiktiga prioriteringar och fokusområden för kollektivtrafiken inom de tre hållbarhetsområdena. Tanken är att mätbara mål sätts inom det ordinarie budgetarbetet.

2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarhet ska genomsyra trafikförvaltningens arbete. Ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser beskrivs inför infrastrukturinvesteringar och i beslutsunderlag.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen från 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.

2.3 Upphandling och uppföljning

2.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners gemensamma uppförandekod för leverantörer.¹ 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 trafikförvaltningen ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den arbetsrättslagstiftning, inklusive bestämmelser om lön, arbetstid, ledighet och socialförsäkringskydd som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

¹ Innebörden av uppförandekoden för leverantörer förklaras närmare i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer på <https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/hallbarhet/social-hallbarhet/>

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö samt social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav om, men inte begränsat till, ett systematiskt arbetssätt inom miljö och social hållbarhet.

2.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer under hela avtalstiden säkerställs att trafikförvaltningen får levererat det som har 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 trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Trafikförvaltningen har under tidigare år utvecklat och samordnat metoder för miljöuppföljning, implementering av detta startade under 2019 och har fortsatt under 2022.



En trygg och
tillgänglig
kollektivtrafik
för alla



Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för den sociala hållbarheten och samhället. Dels genom uppdraget att transportera människor från punkt a till punkt b, dels genom sin strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att

kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

3.1 Så styrs arbetet

Riktlinjer social hållbarhet och Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är trafikförvaltningens viktigaste styrdokument i arbetet med de sociala frågorna.

Riktlinjer social hållbarhet styr på vilket sätt sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras inför stora investeringar och utbyggnadsprojekt. De innehåller också krav och vägledning gällande socialt ansvarstagande inom offentlig upphandling.

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

3.2 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningen, liksom hela regionen, har som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende detta. I tabell 1 redovisas de mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande, från trafikförvaltningens budget 2022 samt trafikförsörjningsprogrammet.



Tabell 1. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet.

	Utfall 2021	Utfall 2022	Mål 2022	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent*	60	74 (mar–dec***)	75	84
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent**	80	81	83	100

* Läs mer om trygghetsmätningar i avsnitt 3.4.3.

**Uppgifterna omfattar inte det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).

*** På grund av restriktioner kopplade till pandemin genomfördes inte undersökningen på alla trafikslag mellan januari och februari. Från mars 2022 genomförs undersökningen återigen i hela trafiken.

3.3 Risker inom social hållbarhet

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

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

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighetsinventeringar 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 de efterföljande avsnitten om trygghet och tillgänglighet. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av regionens uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se kapitel 2.3.

3.4 Trygghet

Trygghet utgör ett prioriterat område för att nå trafikförvaltningens övergripande mål, ökat kollektivt resande. Att känna sig trygg i och i angränsning till kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla resenärsgupper.

Säkerhet kopplat till brott och ordningsstörningar handlar om individens faktiska risk att utsättas, medan **trygghet** är individens upplevelse av sin egen säkerhet.

Individens upplevelse av sin egen säkerhet beror bland annat på rädslan/loron att utsättas för brott och ordningsstörningar. Denna rädslaloro bygger i sin tur på en känsla av kontroll, tillit till samhället och till andra människor samt en tro på sin egen förmåga att förhindra brott och hantera eventuella konsekvenser av att utsättas.

3.4.1 Samordnat trygghetsarbete

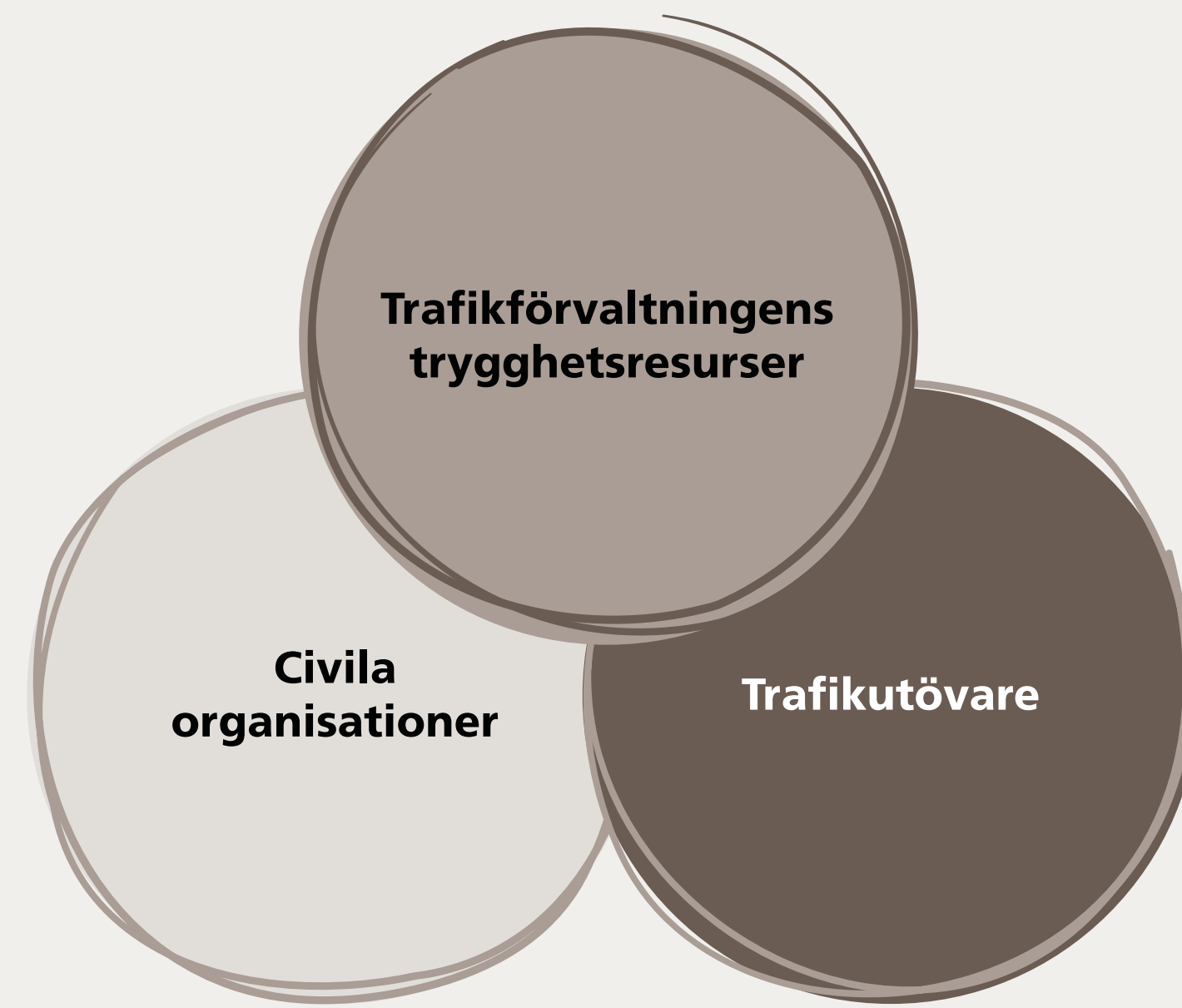
Sedan 2021 har trafikförvaltningen internt samordnat och prioriterat trygghetsaktiviteter. Målet är att identifiera, effektivisera och följa upp trygghetsarbetet genom att prioritera och genomföra aktiviteter som ska leda till att öka den upplevda tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken. En viktig aktivitet är samordning av kravställning inom trygghet i samtliga nya upphandlingar av trafikutövare och trygghetsleverantörer. De samlade aktiviteterna leder till att nå trafikförvaltningens övergripande trygghetsmål.

3.4.2 Ökad samverkan

Trafikförvaltningen arbetar med att förbättra arbetsätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens trafiknära personal samt med utvalda civila organisationers stödjande verksamheter (se figur 4). Dessa tre områden har trafikförvaltningen rådighet över genom upphandlade avtal. Samverkan sker sedan med bland annat kommun, polis och andra lokala aktörer.

Avgörande för att öka upplevd trygghet inom SL-trafiken är att dessa tre områden ska integrera sina trygghetsåtgärder och lägesbilder i samverkan med externa parter. Fokus är att samverka för en gemensam lägesbild för att tillsammans kunna fokusera på att genomföra rätt åtgärder. Målsättningen är att kunna påvisa och följa upp effekten av trygghetsåtgärder i varje enskilt lokalt område inom och i angränsning till kollektivtrafiken.

Under 2022 har samverkan fokuserat på de utsatta områdena, tillsammans med andra lokala aktörer såsom polis, kommun, fastighetsägare. Samverkan har utökats genom IOP-avtal (Idéburna offentliga partnerskap) med civila aktörer som arbetar uppsökande inom kollektivtrafiken för att hjälpa och ta hand om utsatta individer eller grupper som annars kan fara illa i SL-trafiken. En digital samverkansplattform har tagits fram och medför att samtliga av SL upphandlade aktörer kan få en aktuell gemensam lägesbild inom kollektivtrafiken.



Figur 4. Tre fokusområden för ökad trygghet.

3.4.3 Trygghetsmätningar

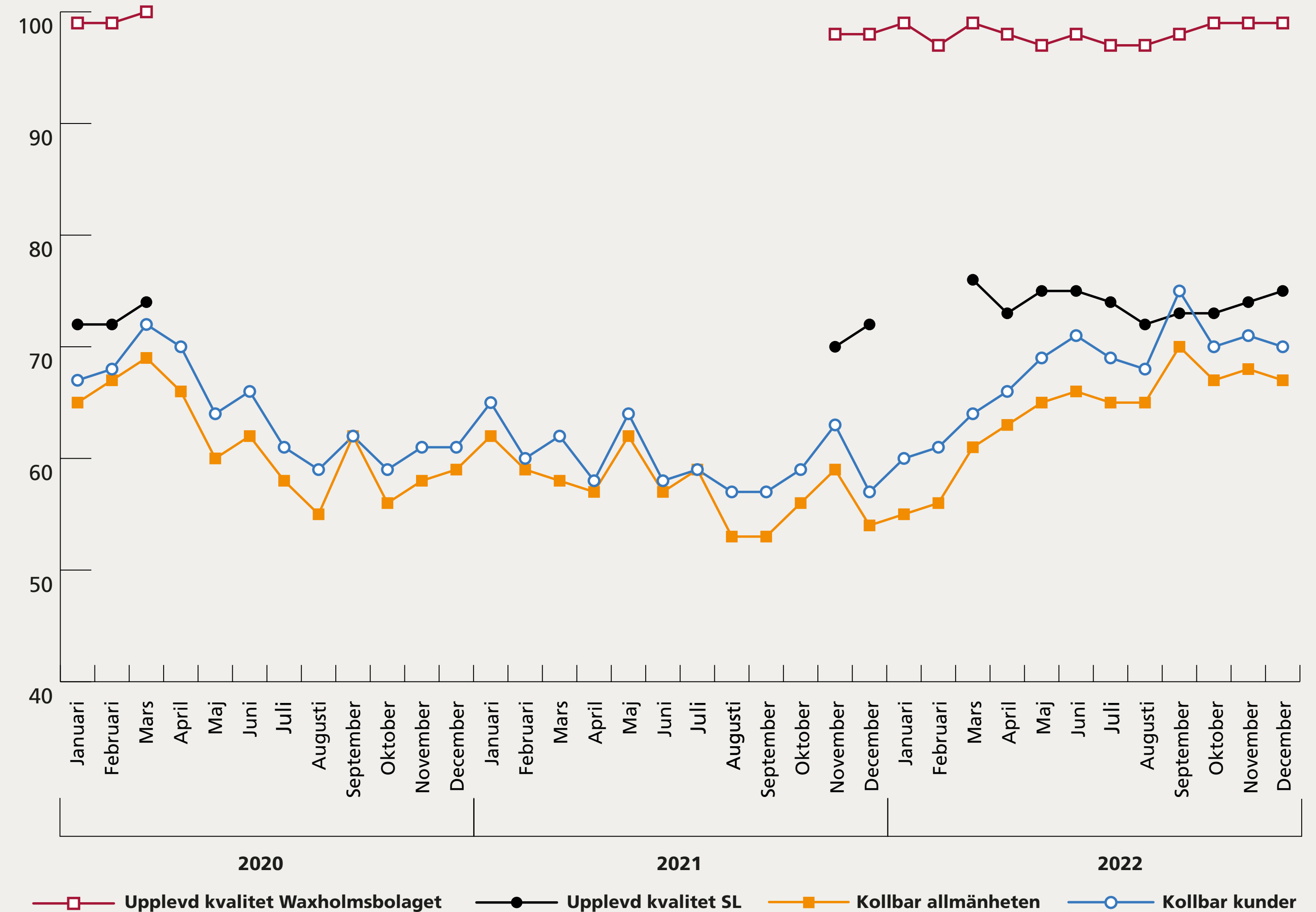
I ombordundersökningen Upplevd kvalitet följs indikatorn "Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik" upp med frågan "När jag reser ensam med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg?". Indikatorn är kopplad till trafikförvaltningens övergripande mål om andel trygga resenärer.

Med anledning av covid-19 pausades ombordundersökningen Upplevd kvalitet mellan mars 2020 och oktober 2021 och genomfördes endast i några trafikslag mellan november 2021 och februari 2022. Under tiden användes i stället Kollektivtrafikbarometern som metod vilket ligger till grund för uppföljning av trygghetsindikatorerna och resultatet år 2021. Från och med mars 2022 och resterande del av året kunde ordinarie undersökning återigen genomföras i hela trafiken. Mot den bakgrunden är resultaten år 2021 och 2022 inte direkt jämförbara, men en historisk jämförelse visar att utfallet på helårsbasis ligger på samma nivåer trots metodskillnader.



Figur 5 jämför utfallet från Upplevd kvalitet och Kollektivtrafikbarometern. Den blå linjen visar utfallet från SL-kunder medan den orangea visar hela befolkningen, både de som reser med och de som inte reser med SL. Den röda linjen visar utfallet från kunder som reser med Waxholmsbolaget där resultatet år 2022, liksom tidigare år är närmare 100 procent.

Den svarta linjen visar att andelen trygga resenärer i kollektivtrafiken är på cirka 74 procent år 2022, vilket motsvarar samma nivåer som innan pandemin. Detta pekar på att genomförda trygghetsaktiviteter ger effekt. Arbetet slutar dock inte här utan fokus på att öka den upplevda tryggheten för resenärer fortsätter dedikerat med sikte på att nå trafikförsörjningsprogrammets mål om 84 procent till 2030.



Figur 5. Andel trygga resenärer enligt SL:s trygghetsmätning Upplevd kvalitet (grå linje) jämfört med Kollektivtrafikbarometern 2020–2022.

3.4.4 Strukturerade trygghetsanalyser och Trygg Station-besiktningar

Trafikförvaltningen genomför vid behov inom regionens kommuner trygghetsanalyser med utgångspunkt från stationer i kollektivtrafiken och 500 meter utanför stationsområdet. Dessa regelbundna trygghetsanalyser, som har genomförts sedan 2013, har under senare år kompletterats med kontinuerliga strukturerade "Trygg Station"-besiktningar. Analyserna och trygghetsbesiktningar identifierar trygghetshöjande åtgärder som bör övervägas av trafikförvaltningen och övriga aktörer i området som exempelvis kommuner och fastighetsägare. Analyserna innehåller ett antal indikatorer för trygghet på en allmän plats och baseras på en metod som trafikförvaltningen har utvecklat tillsammans med organisationen Tryggare Sverige. Resultatet från trygghetsanalyserna visar på förslag till prioritering av åtgärder som förbättrar tryggheten inom respektive station samt i de områden runt kollektivtrafiken där trafikförvaltningen saknar rådighet.

Under 2022 har Trygg Station-besiktningar genomförts på samtliga tunnelbanestationer på gröna och blåa linjen. Identifierade brister hanteras löpande under 2022 och 2023.

SL:s trygghetscentral, nummer och chatt

- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen under fliken "mer"
- Bemannad dygnet runt
- 25 operatörer
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Alla trygghetsresurser får en två dagars utbildning i att jobba i publika miljöer samt om lagar, etik och moral och avtalskunskap. Sedan hösten 2019 har en tretimmars kompletterande utbildning om funktionsnedsatta i kollektivtrafiken (s.k. tillgänglighetsutbildning) tillkommit.

3.4.5 Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt

Trygghetschatten är en funktion som lanserades hösten 2020 där resenärer har möjlighet att chatta med trygghetscentralen om de själva eller någon annan känner sig otrygg eller vill rapportera pågående skadegörelse i SL-trafiken.

Via trygghetsnumret och trygghetschatten når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser till platsen.

Under hösten 2022 har trafikförvaltningen genomfört en trygghetskampanj i kollektivtrafiken. Målet är att öka

medvetenheten genom att ge kunskap om hur och när resenärer kan kontakta trygghetscentralen via telefon eller chatt för att få stöd och hjälp vid uppkomna situationer som påverkar tryggheten. Se tabell 2 och 3 för antal inkomna samtal och chattärenden.

Tabell 2. Inkomna samtal från allmänheten till trygghetscentralen.

Antal samtal	Basår: 2016	2021	2022
Trygghetsnumret	21 088	27 769	29 975

Tabell 3. Inkomna chattärenden från allmänheten till trygghetscentralen.

Antal ärenden	Basår: 2020	2021	2022
Trygghetschatten	4 402	16 686	21 188

3.4.6 Åtgärder för ökad skadeprevention

Trafikförvaltningens mål är att nå noll tolerans mot skadegörelse. Under 2022 initierades två studier som ska understödja upphandlingen av analystjänster avseende skadeprevention och egendomsskyddstjänster. Tjänsterna ska bidra till att trafikförvaltningens verksamhet och tillgångar vidmakthålls och skyddas mot risken för olaga intrång, sabotage, spionage, terror samt andra brott som kan hota verksamheten. Vidare är syftet att skadegörelsen ska minimeras. På så sätt ska de kommande upphandlade tjänsterna bidra till att det nås det övergripande trygghetsmålet och medverka till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Studierna genomförs under 2022 och 2024.

3.4.7 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

Sedan hösten 2021 pågår ett viktigt arbete för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken. Arbetet genomförs i olika faser och innefattar en rad aktiviteter, från djupintervjuer med fokusgrupper till riktade trygghetsundersökningar och information om kontaktvägar och de trygghetsresurser som finns tillgängliga. Aktiviteterna genomförs med en för- och eftermätning för att få resultat med efterföljande analys.

Utifrån resultatet från undersökningarna har trafikförvaltningen genomfört olika pilotförsök på olika tjänster/aktiviteter och utvärderat dessa.

Som stöd för nästa fas av aktiviteten att vidare testa lösningar på vissa utvalda stationer inför implementation har trafikförvaltningen sökt innovationsmedel från Region Stockholm. Besked inväntas under januari 2023.

3.5 Tillgänglighet

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

3.5.1 Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag till år 2030 (exklusive museala fordon och fartyg) och har tagits fram av trafikförvalt-

ningen samt funktionshindersorganisationerna. Målet innebär att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

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

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

3.5.2 Utfall 2022, tillgänglighet

Tillgänglighetsdatabasen som mäter den faktiska tillgängligheten i spårtrafiken (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna enligt uppsatta parametrar visar att SL-trafiken uppnått 81 procent tillgänglighet under 2022, vilket är en procent högre än 2021. Ökningen beror på att leveransen av tunnelbanetågen C30 och C20 har ökat under 2022. Leveransen av C30 har dock varit något försenad relativt plan vilket påverkat måluppfyllnad negativt.



Nya tåg som tas i drift ersätter äldre modeller och under 2023–2024 beräknas samtliga tunnelbanetåg från 1970–1980-talet ha ersatts. De nya tågen är fullt tillgängliga med utmärkta rullstolsplatser, prioriterade sittplatser i avvikande färg, läs- och hörbar trafikinformation oavsett sittplats samt prioriterade sittplatser med plats för rullator. Funktionshinders- och pensionärsorganisationerna samt barn har varit delaktiga i framtagandet av det nya tunnelbanetåget och de har aktivt deltagit i tester med fullskalemodell.

3.5.3 Rampservice på pendeltåg

Den 15 juni 2021 fattade Trafiknämnden beslut om att genomföra en modernisering av pendeltågstrafiken i Stockholm genom installation av ny teknik på tågen. Beslutet innebär att arbetsuppgifterna för pendeltågens tågvärddar, i samband med implementeringen, ersätts av ny teknik och omfördelas på andra roller. Beslutet har en påverkan på den spontana rampservicetjänsten.

MTR-pendeltåg har under 2022 arbetat med att ta fram en ny lösning för rampservicetjänsten. Lösningen har testats och kommunicerats med funktionshindersorganisationernas utsedda representanter. Den nya lösningen innebär att resenären i behov av rampservice måste anmäla sig i en servicedesk på bemannade stationer. På obemannade stationer finns den spontana rampservicetjänsten kvar i samma utsträckning som tidigare eftersom det kommer att finnas personal på tågen på dessa sträckor som kan utföra rampservice.

3.5.4 Utbildning i tillgänglighet

Alla nya medarbetare på trafikförvaltningen utbildas i tillgänglighet. Utbildningen består av en digital informativ del samt en praktisk del där deltagarna själva får testa på hur det kan vara att exempelvis vara blind eller rullstolsanvändare. Den praktiska delen av utbildningen hålls i samverkan med funktionshindersorganisationernas utbildare på Spårvägmuseet.

3.5.5 Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2030. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, bland annat i samband med renovering av fartyg. Under 2022 har inga nya fartyg tillkommit.

3.6 Socialt ansvar

3.6.1 Utbildning inom social hållbarhet

Under 2022 har trafikförvaltningens arbetat med att ta fram en digital utbildning i social hållbarhet som är obligatorisk för samtliga nyanställda inom trafikförvaltningen. Den bygger på nya hållbarhetspolicyn och är tänkt som ett komplement till Region Stockholms övergripande e-utbildningar i folkhälsa och hållbar utveckling.

3.6.2 Branschsamarbete för hållbara leveranskedjor

Under 2022 har branschsamarbetet med Skånetrafiken och Västtrafik fokuserat på att genom en ny metod kartlägga risker för tvångsarbete och andra sociala risker i leveranskedjorna.

I oktober 2022 höll arbetsgruppen en gemensam presentation av arbetet på Persontrafikmässan. Intresset för seminariet var stort. Arbetet kring förankring av resultatet och framtagning av åtgärder fortsätter.

3.6.3 Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken

Arbetet med sociala frågor inom trafikförvaltningens olika bygg- och anläggningsprojekt styrs av Program och projekthandboken samt Riktlinjer Social hållbarhet och Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Det enskilda projektet, eller det övergripande program det ingår i, ska ta ställning till hur de berörs av sju huvudaspekter av social hållbarhet och ta fram en plan för social hållbarhet som styr vilka åtgärder som ska vidtas. Under året har verktyget Hållbarhetsanalys tagits fram som stöd att analysera de olika sociala hållbarhetsaspekterna utifrån projektets art och möjligheter.

Ett 80-tal projekt har varit av den storleksordningen att de har rapporterat hur de arbetat med social hållbarhet under 2022. Utvärderingen av rapporteringen visar att flertalet projekt, även de som startats långt före trafikförvaltningens krav på socialt hållbarhetsarbete togs fram, på något sätt arbetar med sociala hållbarhetsaspekter i sin planering och genomförande samt att arbetet blir alltmer systematiskt.

För att ytterligare effektivisera arbetet behövs en fortsatt utveckling av stöd så att projekten får bra fokus på sina analyser och val av åtgärder genom processens olika faser. Resultatet av rapporteringen 2022 kommer att användas under 2023 för att fokusera detta arbete.

3.6.4 Spårvägmuseet

Under 2017 flyttade Spårvägmuseet ut från sina lokaler på Södermalm på grund av att huset skulle rivras. Flytten gick till Gasverksområdet i Norra Djurgårdsstaden. Idag har det nedlagda industriområdet förvandlats till en levande del av Stockholm där nya lösningar testas för en mer hållbar framtid. I uppbyggnaden av museet har detta tankesätt delvis varit vägledande. Genom att bland annat återanvända utställningsmaterial från det förra Spårvägmuseet och också från andra museer, har resursåtgången och utgifter kunnat minskas.

Museet berättar om Stockholms kollektivtrafik igår, idag och imorgon och är uppbyggt för att vara en rolig plats för barn och vuxna tillsammans. En ambition som funnits med under hela uppbyggnadsarbetet av nya museet är att få besökarna att intressera sig för ämnet och i förlängningen värna om kollektivtrafiken. Under året gästade 92 000 besökare museet, varav 40 000 var barn. Den 21 maj 2022, lagom till 100-årsjubileet, slog museet upp portarna och är återigen öppet för allmänheten.



4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar



Trafikförvaltningens arbete med HR-frågor syftar till att bli en hållbar och attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad trafikförvaltningen står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara hållbart och attraktivt att jobba inom förvaltningen. Genom samverkansavtalet med de fackliga organisationerna sker en löpande dialog mellan arbetsgivare och medarbetare för att gemensamt utveckla verksamheten.

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

Princip 3: Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.

Princip 6: Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



4.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för både medarbetare och leverantörer. Jämställdhets- och

mångfaldsfrågorna finns sedan länge med på agendan och utgår från Region Stockholms medarbetarpolicy, som tillika är arbetsmiljöpolicy. Trafikförvaltningen följer också regionens policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Trafikförvaltningen omfattas av Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) kollektivavtal Allmänna bestämmelser (AB) samt av regionalt och lokalt samverkansavtal som reglerar hur samverkan och förhandling genomförs.

Vid utgången av 2022 var 895 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 816 tillsvidareanställda samt 79 visstidsanställda (tabell 4).

Antalet nyanställda externa medarbetare (tills vidare) under 2022 var 89 varav 49 var kvinnor och 40 män. I tabell 5 redovisas lönefördelningen.

Tabell 4. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2021–2022.

	2021	2022
Antal i ledningsgrupp totalt	10	10
- varav män	4	6
- varav kvinnor	6	4
Antal chefer totalt	96	98
- varav män	48	51
- varav kvinnor	48	47
Antal tillsvidareanställda totalt	820	816
- varav män	393	392
- varav kvinnor	427	424

Tabell 5. Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2021–2022 (medellöner per 31 december).

	2021	2022
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 13,7 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 12,6 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 1,9 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 1 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 10,1 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 10 % lägre än männens

4.2 Mål och indikatorer

I tabell 6 nedan redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 6. Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2021–2022. HME = Hållbart medarbetarengagemang.

Mål och indikator	Utfall 2021	Utfall 2022	Mål 2022 Region Stockholm
Motivation HME	70	72	79
Ledarskap HME	75	76	77
Styrning HME	65	68	75

4.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen som identifierats inom personalområdet är att trafikförvaltningen inte lyckas kompetensförsörja i den utsträckning verksamheten kräver för att uppfattas som en tillräckligt attraktiv arbetsgivare.

4.3.1 Orsaker och konsekvenser

Den snabba förändringstakten i verksamheten ställer nya krav både på kompetens och arbetssätt. Förändringstakten innebär en ökad belastning på organisationen och ökar risken för brister i den organisatoriska och sociala arbetsmiljön, som har påverkan på medarbetarnas motivation och hälsa. Detta ställer nya krav på ledarskapet. En ytterligare orsak är en allt högre konkurrens om kritisk kompetens, ofta nischade specialistroller. Detta ger negativa konsekvenser för såväl leverans som för vårt arbetsgivarvarumärke.

4.4 Genomförda aktiviteter 2022

4.4.1 Hållbar arbetsgivare – medarbetarenkät

Under 2022 innehöll medarbetarenkäten enbart frågor kring hållbart medarbetarengagemang (HME) samt utsatthetsfrågor. HME-modellen är framtagen av Sveriges kommuner och regioner och tillämpas nu inom hela Region Stockholm och fokuserar på områdena motivation, ledarskap och styrning. För trafikförvaltningen var HME-index 72 (2022) att jämföra med 70 för 2021.

4.4.2 Hållbar arbetsgivare – extern benchmark

Under året har trafikförvaltningen tilldelats utmärkelsen ”Excellent arbetsgivare 2022” av Nyckeltalsinstitutet, en kartläggning som omfattar cirka 350 företag och organisationer. Trafikförvaltningen tillhör också de tio procent bästa arbetsgivarna, i samtliga branscher, kopplat till jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor.



Figur 6. Trafikförvaltningens utmärkelse från Nyckeltalsinstitutet.

4.4.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete

I syfte att underlätta uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet infördes ett systemstöd under hösten. Med hjälp av stödet skapas bättre förutsättningar för verksamhetens chefer att löpande undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Inom trafikförvaltningen genomförs pulsmätningar på månadsbasis med kvartalsvisa fördjupningar. Mätningarna är i första hand ett chefsverktyg i syfte att underlätta dialog med medarbetarna om den

gemensamma arbetsmiljön och är därmed en viktig del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

4.4.4 Värderingar i fokus

Trafikförvaltningens värderingar är **samverkan, öppenhet, pålitlighet** och **kompetens**. För att kunna attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens behöver värdegrunden genomsyra verksamheten. Med trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan som grund tydliggörs detta i en lärande kultur där fyra ledarkriterier beskriver ett önskvärt chef- och ledarskap. En av dessa är värdegrundsbaserad.

4.4.5 Kompetensförsörjning

För att långsiktigt kunna attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens, samt ställa om arbetssätt i önskad takt arbetar trafikförvaltningen med en aktiv kompetensförsörjningsplan. Ett kompetensfokus genomsyrar även rekryteringsprocessen vilket medför att risken för ofrivillig diskriminering minskar. En aktiv åtgärd är att genom stickprov följa upp processefterlevnaden med fokus på; kravprofil, urval och rekryteringsgrupp.

4.4.6 Studenter och unga talanger

När högskoleingenjörer väljer attraktiva arbetsgivare är trafikförvaltningen på fjärde plats och har även gått in på tio i topplistan bland de arbetsgivare som högskoleingenjörer uppfattar som mest attraktiva, både i kategorin studenter och young professionals (4–8 år). Sedan tidigare har trafikförvaltningen även fått utmärkelsen Karriärföretag 2022.

4.4.7 Ledarskap och ledarutveckling

Utbildningsinsatser inom chef- och ledarskap erbjuds chefer både som lokala utbildningar inom trafikförvaltningen och som regionövergripande utvecklingsinsatser. Under 2022–2023 genomförs en lokal ledarutvecklingsinsats som omfattar alla chefer på trafikförvaltningen.

4.4.8 Hälsöfrämjande arbete

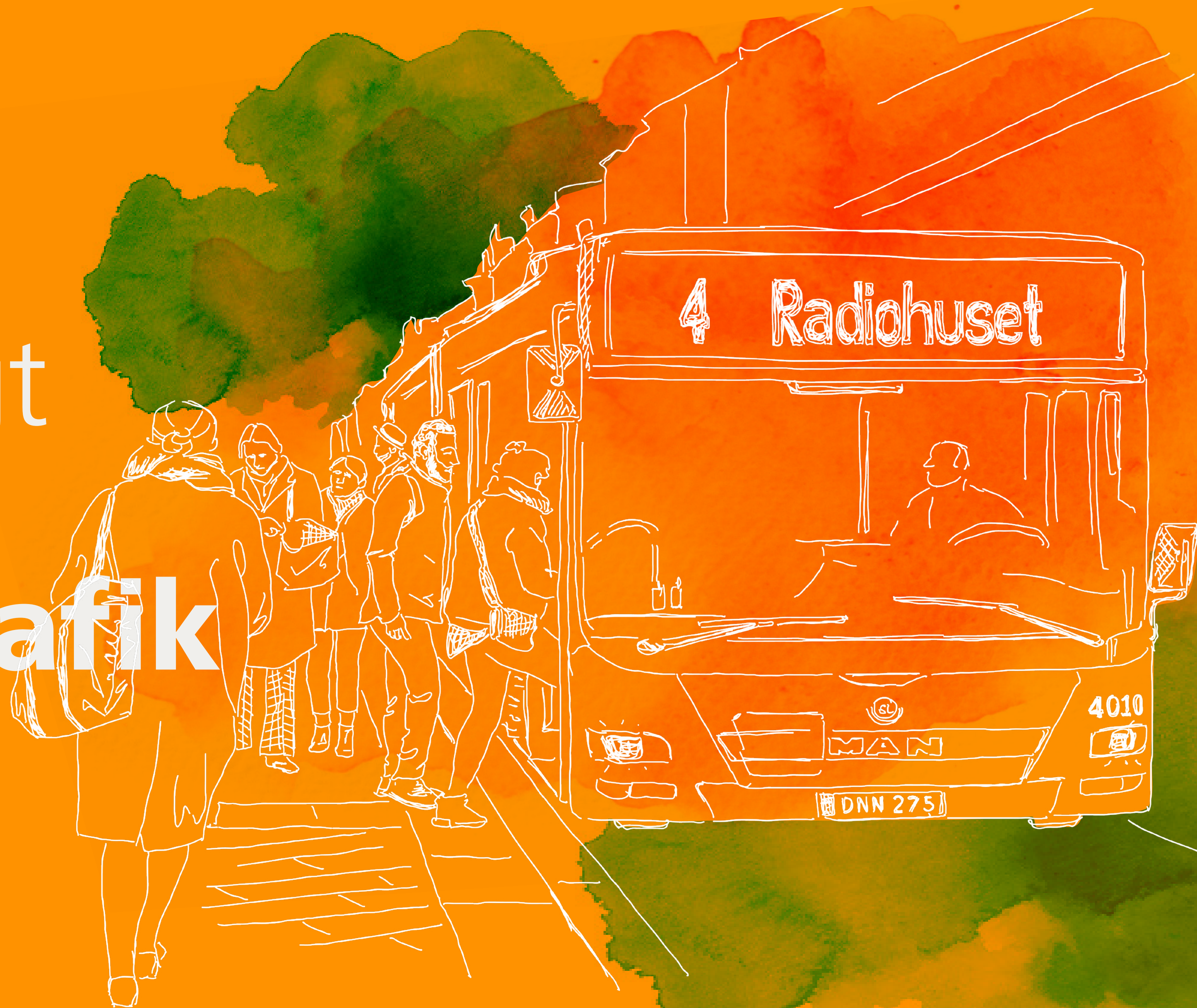
Trafikförvaltningen arbetar för att skapa en bättre arbetsmiljö och har målsättningen att genom att fokusera på hälsofrämjande åtgärder nå lägre sjuktal. Förmånen Hälsokollen erbjuds alla medarbetare årligen genom förvaltningens företagshälsovård Feelgood och följs upp av förvaltningen.

4.4.9 Mångfald på arbetsplatsen

Ett arbete med att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom organisationen har inletts. Under året har cheferna utbildats och ett material har tagits fram som en del av implementeringen av den regionsgemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier.



En långsiktigt hållbar kollektivtrafik





Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- 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.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt så ofta som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen. Trafikförvaltningen arbetar också aktivt för en minskad negativ miljöpåverkan från egna verksamheten på många sätt.

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All busstrafik drivs sedan flera år tillbaka med biodrivmedel och blir alltmer energieffektiv i takt med att andelen elbussar successivt ökar. Trafikförvaltningen arbetar dessutom proaktivt för att effektivisera energianvändningen i spårfordon och fastigheter vilket minskar klimatpåverkan. Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranslagningarna för att minska omgivningspåverkan. I takt med att renare förbränningsmotorer successivt kommit in i buss- och sjötrafiken minskar också lokala luftemissioner från trafiken och bidrar till förbättrad hälsa i tätbebyggd miljö. Därtill är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

5.1 Så styrs miljöarbetet

Trafikförvaltningen har ett systematiskt sätt att styra, organisera och arbeta med miljö med syftet att minska negativ miljöpåverkan och öka positiv miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen har ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem.

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen
- Energieffektivisering
- Klimatpåverkan från energianvändning
- Klimatpåverkan och resursanvändning vid byggnation
- Klimatanpassning och klimatrisker
- Minskat buller från spårtrafiken
- Miljöpåverkan från val och användning av varor och kemiska produkter
- Bygg- och rivningsavfall vid byggnation

I följande avsnitt beskrivs aktiviteter och resultat för år 2022.

5.2 Ökat kollektivt resande

5.2.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

Trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att vidmakthålla befintlig kollektivtrafik och att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Från ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt men även för länets utveckling



generellt. Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för ett högt antal resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för invånarna. Det är kommunerna som kan anvisa mark för den nödvändiga infrastruktur som behövs till exempel för depåer, spår och terminaler samt väghållning. Därför har trafikförvaltningen och kommunerna en kontinuerlig dialog kring kommunernas planerade samhällsutveckling och tänkta exploateringsområden med syfte att arbeta för en hållbar utveckling där bostäder, verksamheter och infrastrukturen för kollektivtrafik stödjer varandra. Genom det kan så många invånare som möjligt ha bra tillgång till befintlig och planerad kollektivtrafik.

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar resetiderna med buss är ett annat exempel på hur trafikförvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Utredningar och åtgärdsförslag tas fram gemensamt med länets kommuner och Trafikverket.

Ett tredje exempel, och kanske det viktigaste för att öka resandet med kollektivtrafiken, är att trafikförvaltningen agerar på de effekter som pandemin har orsakat genom ett fokuserat arbete som bedrivs för att locka tillbaka resenärer. Detta innefattar exempelvis översyn

av tjänsteerbjudande och riktad kommunikation om att resa med oss.

5.2.2 Trafikanalyser för ökat kollektivt resande

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

Informationen samlas in och vikts i drivkraftsanalyser som ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag.

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet.

Under år 2022 har resandet i Stockholmsregionen utvecklats från att vara ganska påverkat av rekommendationer kopplade till pandemin i början av året till ett stabilt nytt normalläge från september.

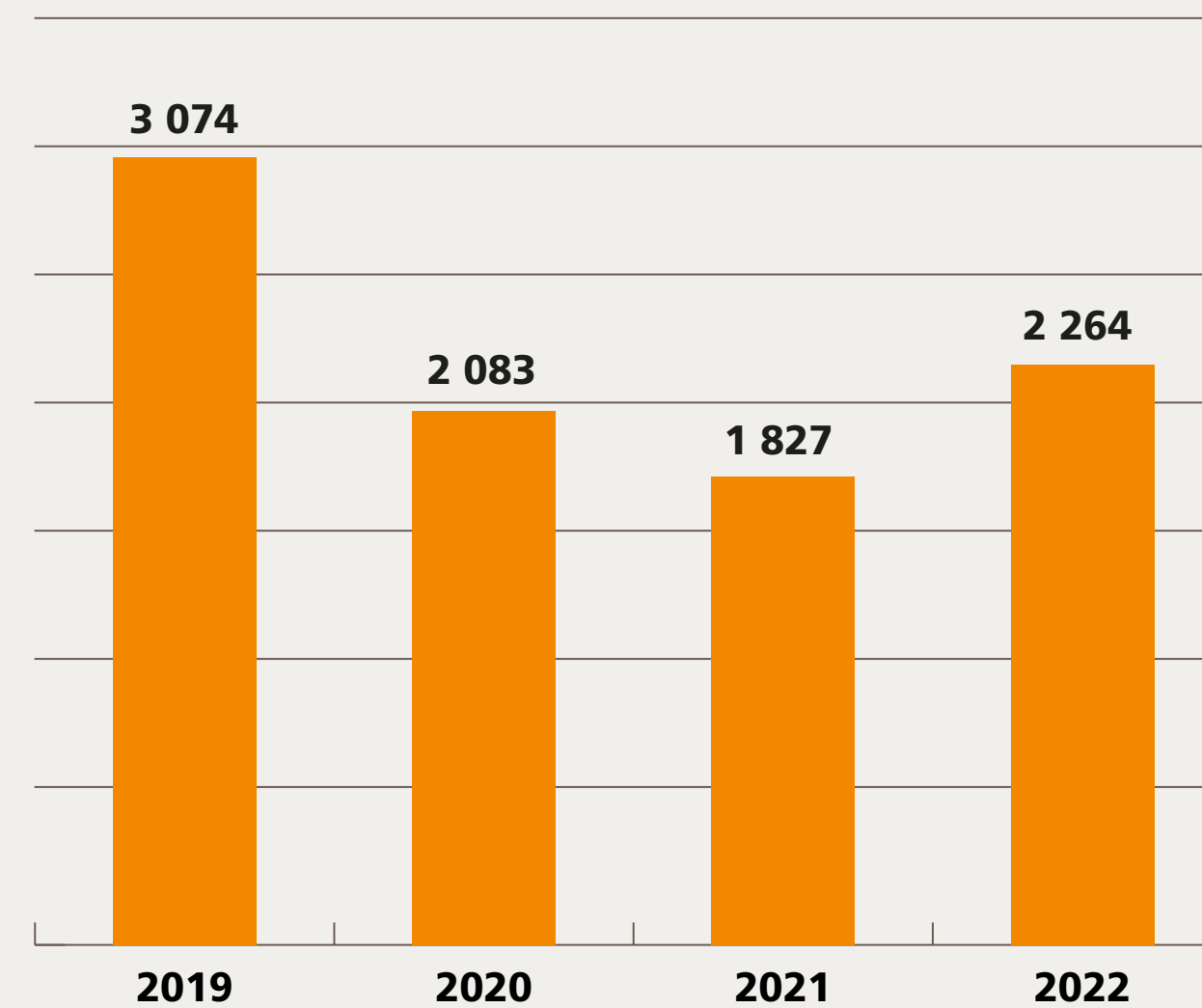
Kollektivtrafikens marknadsandel och färdmedelsandel har följts upp löpande med webbundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Resultaten är inte direkt jämförbara med tidigare rapporter där en annan mätmetod



för resvaneundersökningar använts men trenden visar en utveckling från relativt låg användning av kollektivtrafiken i januari och februari till en stabil nivå från september där kollektivtrafikens marknadsandel ligger på en relativt hög nivå, dock lägre än före pandemin.

Distansarbete och nya beteenden efter pandemin bidrar till minskat resande med kollektivtrafik. En del resor som tidigare skedde med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller genomförs inte alls. Digitala lösningar är mer utbredda och cykel och gång används i högre utsträckning än före pandemin. Även resandet med bil har minskat under 2022 och är enligt Trafikverkets mätningar i trängselsnitten omkring 92–95 procent jämfört med år 2019.

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin och att locka tillbaka resenärerna samt att få potentiellt nya resenärer. Figur 7 visar hur detta har utvecklats under åren 2019–2022.



Figur 7. Pandemins påverkan på resandet med kollektivtrafiken 2019–2022, antal påstigande² en vanlig vinterdag (tusental).

5.2.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten följdes under 2022 återigen med ombordundersökningen Upplevd kvalitet som huvudkälla. Undersökningen görs via enkäter ombord på fordonen till cirka 13 000 resenärer varje månad. Resultaten är inte direkt jämförbara med de rapporterade 2020 och 2021 där en annan mätmetod använts. Under 2022 var 84 procent av resenärerna nöjda med sin resa med SL.

5.3 Minska klimatpåverkan och energianvändning

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför, och det är av största vikt att minska utsläppen av växthusgaser. Region Stockholms klimatåtagande enligt regionens nya hållbarhetsstrategi innebär ett fokuserat arbete för att fortsätta minska utsläppen av växthusgaser från driften av verksamheterna. Kollektivtrafiken är den del av Region Stockholms verksamheter som använder mest energi och står för cirka tre fjärdedelar av Region Stockholms beräknade klimatpåverkan från driften, exkluderat indirekta utsläpp från inköp, byggnation och avveckling.

Både omställning till förnybara drivmedel med lägre klimatpåverkan och energieffektivisering är viktiga verktyg för att begränsa den globala uppvärmningen till Parisavtalets 1,5 grader år 2045.

Klimatmål: Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019.³

Indikator: Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, mätt i ton koldioxidekvivalenter.⁴

² Antal påstigande är det mått som används för att bedöma behovet av kollektivtrafik och som omfattar statistiken som visar genomsnittet under vår-, höst- och vinterperioden.

³ Budget 2022 för Region Stockholm RS 2020-0775.

⁴ Budget 2022 för Region Stockholm RS 2020-0775.

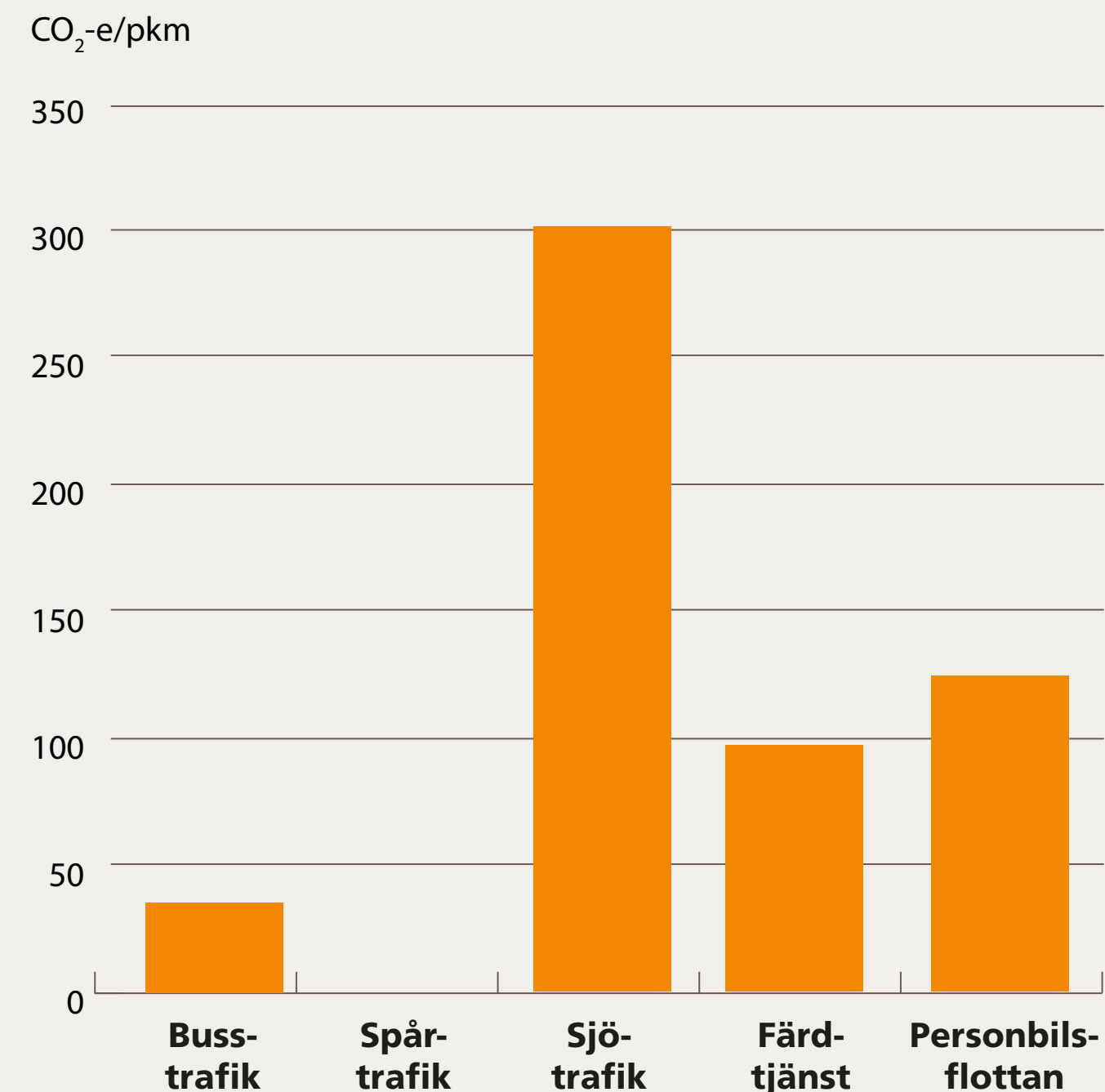
5.3.1 Beräknad klimatpåverkan från drift av kollektivtrafiken

Trafikförvaltningens beräknade klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser från drift av kollektivtrafiken uppgick till cirka 85 000 ton år 2022. I siffran ingår, förutom trafikdriften, även utsläpp från fastigheter⁵ och spårarbetsfordon. Beräknade utsläpp från trafikdriften uppgick till cirka 77 500 ton år 2022, vilket är en minskning med 63 procent jämfört med år 2011.

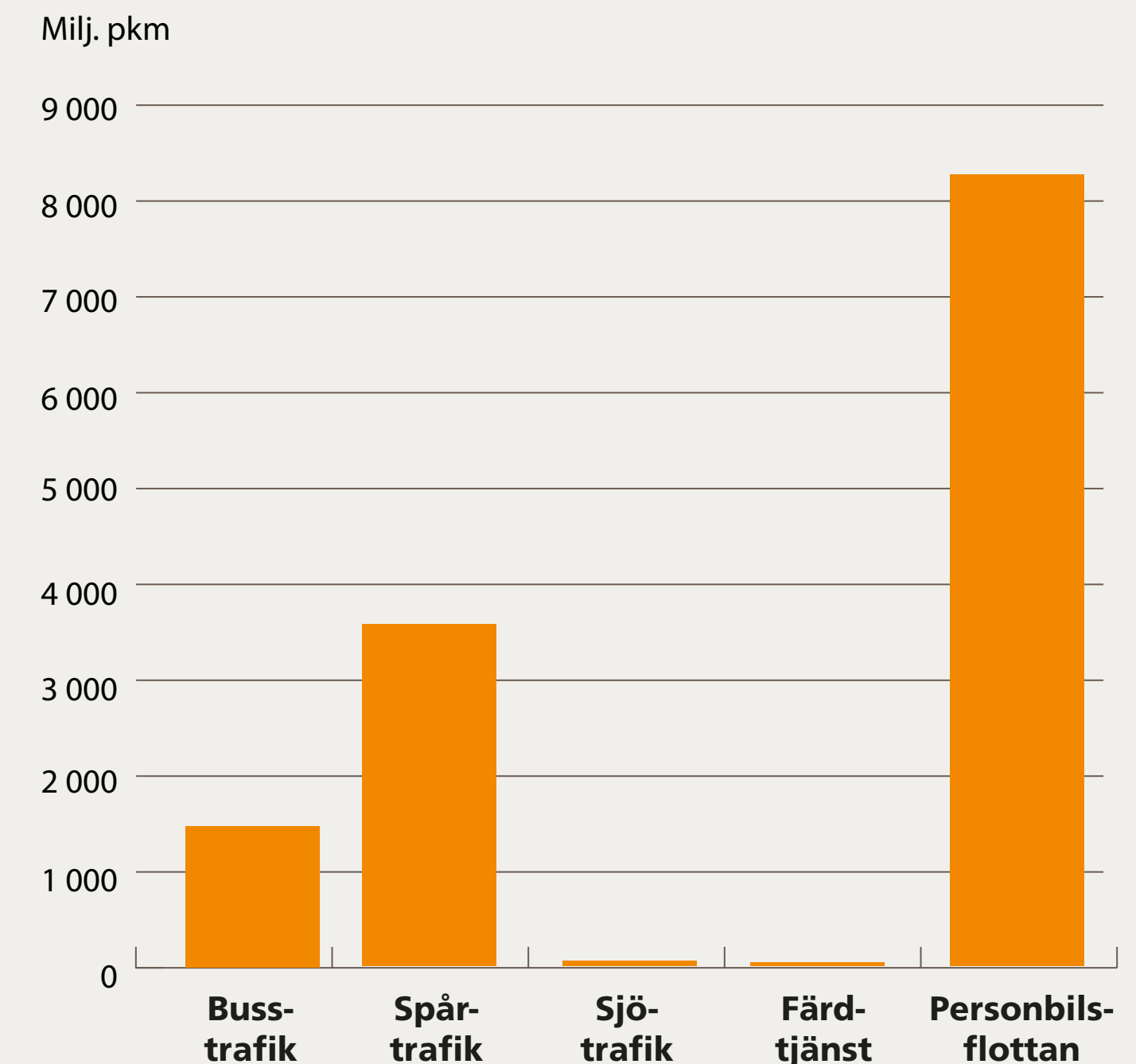
Obeaktat ett minskat resenärsunderlag inom samtliga trafikslag under året jämfört med innan pandemin, har de beräknade utsläppen från trafiken minskat väsentligt för samtliga trafikslag även under år 2022, jämfört med år 2011.

Figur 8 och 9 intill visar dels beräknad klimatpåverkan per personkilometer⁶ (pkm) per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i Sverige (till vänster), dels en jämförelse mellan det faktiska antalet personkilometer per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i länet (till höger).

Från och med år 2023 kommer indikatorn för att räkna på Region Stockholms och trafikförvaltningens klimatpåverkan att justeras och kompletteras.



Figur 8. Beräknad klimatpåverkan per personkilometer för kollektivtrafiken uppdelat per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan år 2022. Uppgifter för personbilsflottan kommer från Trafikverket med antagandet om 1,2 personer i bilen (Vägtrafikens utsläpp 2021) med uppgifter från år 2021.



Figur 9. Antal personkilometer per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i länet. Uppgifter för personbilsflottan kommer från myndigheten Trafikanalys, med senaste tillgängliga statistik på länsnivå från år 2016.

⁵ Energianvändning för el, värme och kyla och läckage av köldmedia från lokaler.

⁶ Personkilometer (pkm) är ett mått på hur lång sträcka resenären reser och beräknas genom att antalet resenärer multipliceras med resornas genomsnittliga längd.



5.3.2 Energieffektivisering

Kollektivtrafikens energianvändning inom Stockholms län är omfattande. Den sammanlagda årliga energianvändningen för persontransporter med busstrafik, spårtrafik, sjötrafik och färdtjänst uppgår till cirka 1,2 TWh. Till detta tillkommer energianvändning från SL:s stora fastighetsbestånd på cirka 0,2 TWh. Som jämförelse uppgick energianvändningen för hela Sveriges inrikesflyg till 2,2 TWh år 2017 (SCB).

Även förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el bidrar till koldioxidutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Därför är energieffektivisering en prioriterad åtgärd för att minska de faktiska klimatgasutsläppen.

Totalt förvaltar trafikförvaltningen omkring 45 depåer. Av dessa återfinns 17 inom spårtrafikens verksamhet och 29 används för underhåll och uppställning av de cirka 2 200 fordon som används inom busstrafiken. Utöver depåerna förvaltar trafikförvaltningen omkring 82 bussterminaler och 233 stationer inom tunnelbane- och lokalbanetrafiken. Pendeltågsstationerna ägs till största delen av Trafikverket som även äger spåren där pendeltågen går.

5.3.3 Grön Omställning

Trafikförvaltningen påbörjade under år 2022 arbetet med att ta fram en handlingsplan för uppdraget Grön

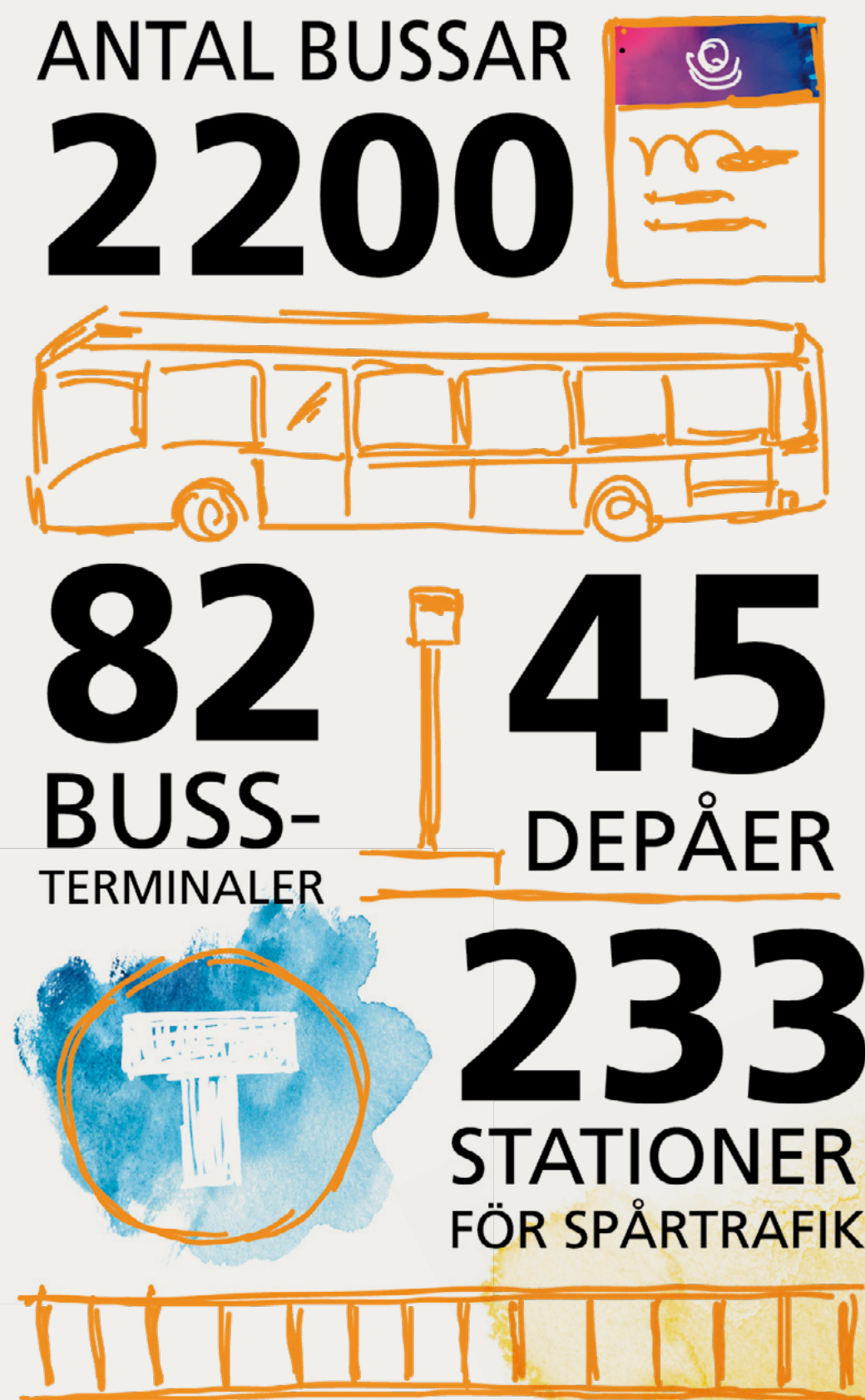
Omställning⁷. Utgångspunkten är Region Stockholms mål om att halvera klimatpåverkan till år 2030 jämfört med år 2019. Handlingsplanen tydliggör åtgärder, tidplan, budget, roller och ansvar, processer samt verktyg som krävs för att nå utsläppsmålen år 2030. Arbetet förväntas även resultera i betydligt minskade energikostnader och minskad underhållsskuld inom fastigheter och anläggning.

5.3.4 Elbussar

I juni 2021 reviderades trafikförvaltningens scenario för utvecklingen av elbussimplementering i bussflottan. Det nya scenariot sträcker sig ytterligare fem år framåt till år 2035 och bygger på antagandet att kravställa så mycket elbussar som möjligt i ordinarie trafikupphandlingar. Scenariot visar att till år 2030 är det fullt möjligt att upp till 80 procent av bussflottan kan vara elektrifierad och till år 2035 upp till 100 procent, med en minskad energianvändning på 65 procent som följd.

Indikator 2030: Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik ska vara 30 procent jämfört med år 2011⁸.

Indikator 2030: Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik ska vara 15 procent jämfört med år 2011⁹.



⁷ Nämndspecifikt uppdrag Nr 8 i TN budget 2022, RS 2020-0775, s. 101.

⁸ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017.

⁹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017.

Utfall 2022:**5.3.5 Energieffektivisering i trafiken**

Den beräknade energianvändningen inom kollektivtrafiken uppgick totalt till ca 1 180 GWh och 0,228 kWh/pkm år 2022. Detta innebär en procents ökning av

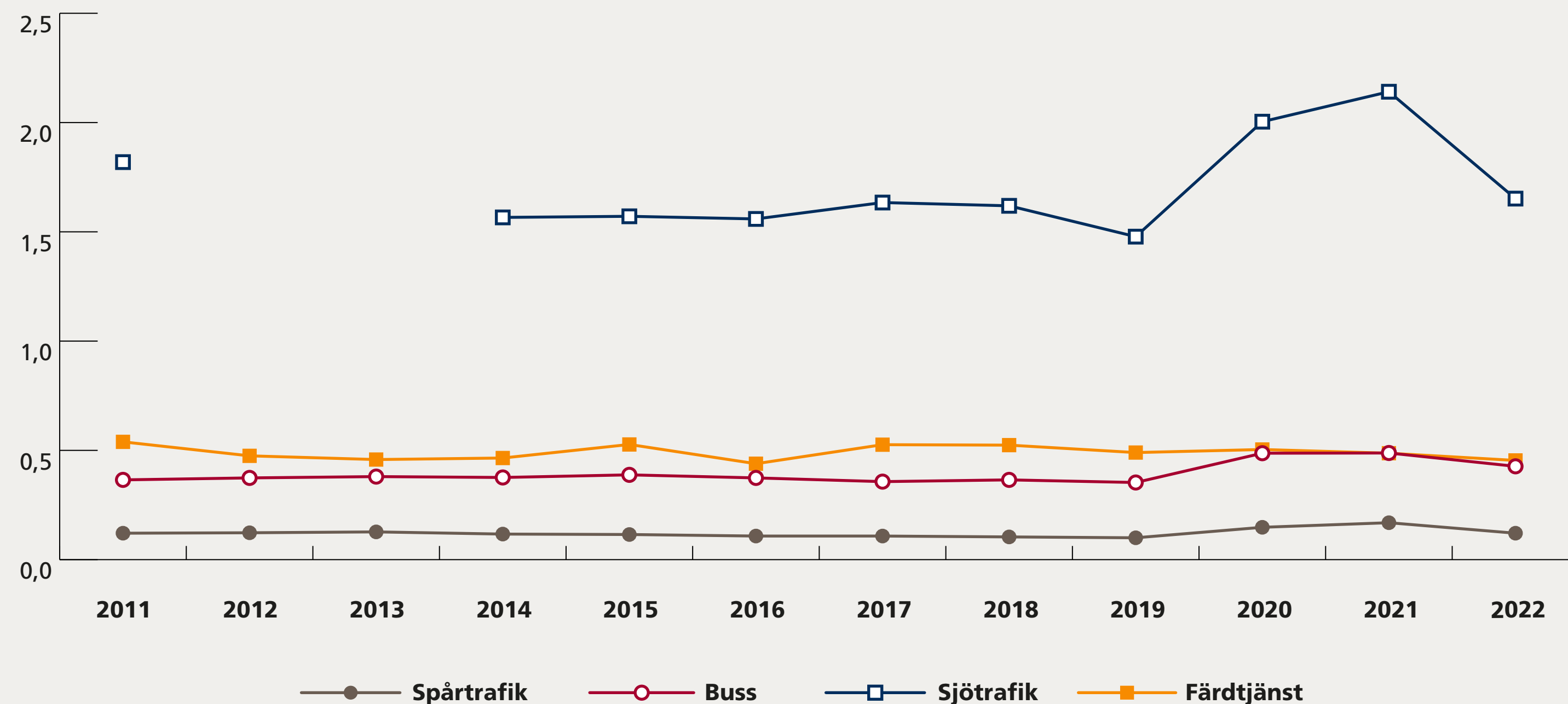
energianvändningen per personkilometer jämfört med basår 2011. Utfallet är dock en väsentlig förändring och förbättring jämfört med år 2021, och innebär i huvudsak att antalet personkilometrar ökat kraftigt som ett resultat av ökat kollektivt resande efter pandemin.

Den beräknade energianvändningen inom fastigheter uppgick totalt till ca 218 GWh och ca 200 kWh/kvm (A-temp) år 2022.

5.3.6 Energieffektivisering i fastigheter

Totalt har värme-, el- och kyl användningen per kvadratmeter ökat med 2 procent jämfört med år 2021, men minskat med ca 14 procent jämfört med år 2011. Anledningar till ökad energianvändning jämfört med i fjol är bland annat att nya Tomtebodas bussdepå har en mer energiintensiv verksamhet på mindre kvadratmeteryta jämfört med den tidigare bussdepån i Hornsberg. Värmen till tunnelbanans depåer och stationer har minskat med 2,7 GWh medan elen till stationerna och pendeltågens depåer har ökat.

Det finns en stor potential till fortsatt energieffektivisering inom kollektivtrafiken och trafikförvaltningens fastigheter. Trafikförvaltningen har genomfört jämförande studier med andra offentliga och privata aktörer som framgångsrikt lyckats med energieffektivisering i sitt klimatmålsarbete. En lärdom är att det krävs en flerårig, verksamhetsövergripande budget för att uppnå målen. I annat fall riskerar klimatåtgärder att konkurrera med ordinarie verksamhetsbudget och andra projektåtgärder.



Figur 10. Årlig energianvändning per personkilometer per trafikslag år 2011–2022.

5.3.7 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har som mål att all kollektivtrafik, både på land och till sjöss, ska gå på 100 procent förnybar energi år 2030. Hela SL:s bussflotta på cirka 2 200 bussar drivs sedan år 2017 på förnybara drivmedel. Elenergin för spårdriften är 100 procent ursprungsmärkt.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan.

Biodiesel står för den största andelen av biodrivmedlen, vilken successivt har ökat år för år. Inom till exempel SL:s busstrafik utgör biodiesel år 2022 nästan 80 procent av energianvändningen.



Det är i huvudsak nationella och internationella styrmedel samt prisutvecklingen inom drivmedelsbranschen som har varit avgörande för att målet om andel förnybar energi inom sjötrafiken och färdtjänsten inte nåts. Detta har i sin tur inneburit att målet 95 procent för den totala andelen förnybara drivmedel inom kollektivtrafiken inte heller har gått att nå.

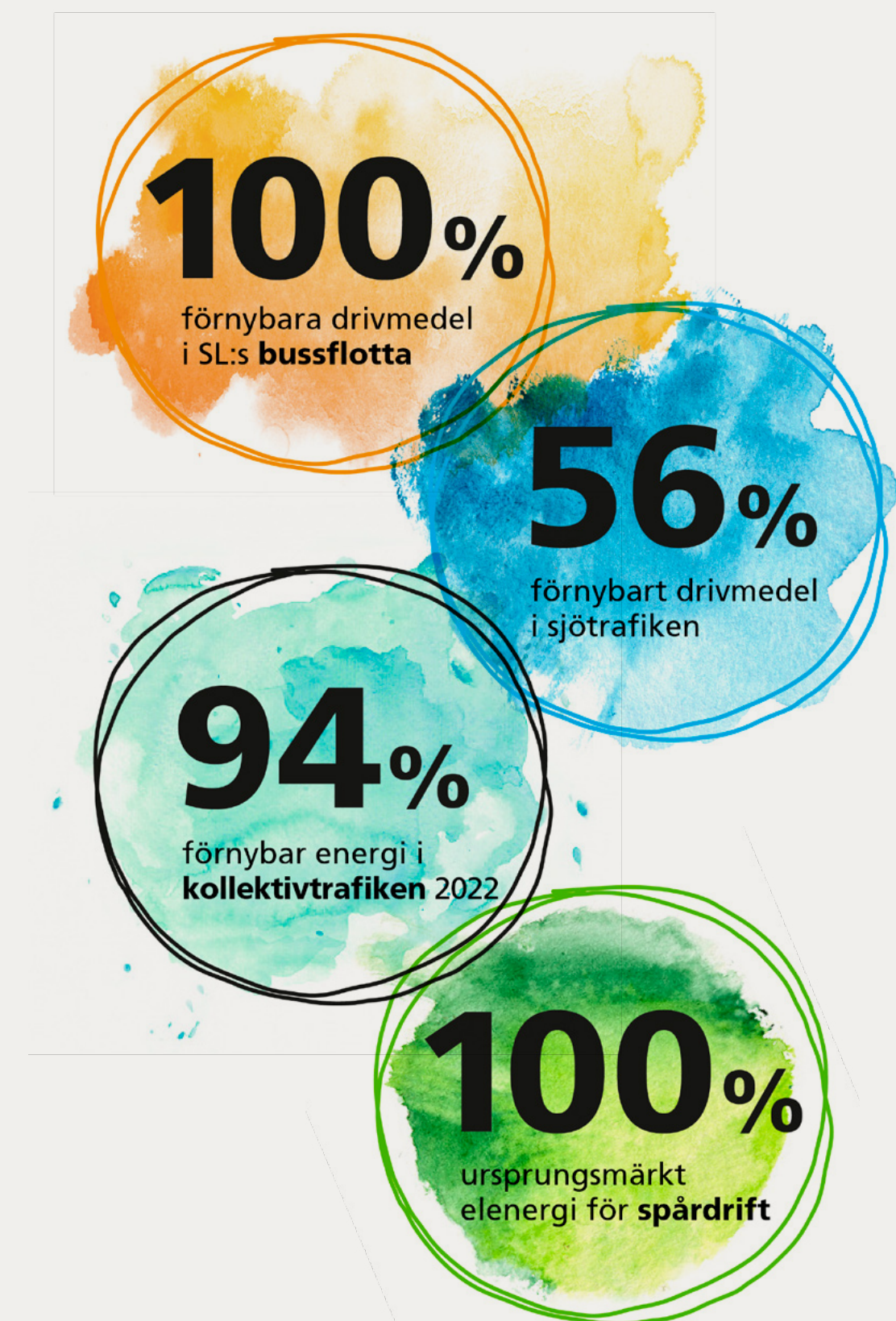
Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Redovisningen av andel förnybar energi sker ur ett livscykelperspektiv och vissa förnybara drivmedel, exempelvis RME och etanol, innehåller 5 procent fossil råvara. Av dessa anledningar redovisas inte 100 procent förnybar energi för busstrafiken.

Indikator: Andel förnybar energi i kollektivtrafiken ska år 2022 vara minst 95 procent¹⁰.

Utfall 2022: Den beräknade andelen förnybar energi i kollektivtrafiken uppgick till 94 procent år 2022.

Under år 2022 har 56 procent förnybar andel använts inom sjötrafiken. På grund av covid-19 och ansträngd ekonomi beslutade trafiknämnden att inte heller under 2022 öka användningen av förnybart drivmedel till 90 procent, vilket står i drivmedelsplanen för sjötrafiken.

Sammantaget rullar 31 helelektriska bussar inom SL-trafiken vid utgången av 2022. Inom färdtjänstverksamheten har andelen elfordon ökat under året och utgör nu cirka 10 procent av den totala fordonsflottan.



¹⁰ Budget 2022 för Region Stockholm RS 2020-0775, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017.



5.3.8 Förnybar energi i fastigheter

Solel innebär lokal energiproduktion med låg klimatpåverkan under hela livscykeln, kopplat till produktion och transport av solceller. Dessa utsläpp ska jämföras med den tre gånger högre klimatpåverkan som gäller för den genomsnittliga el som används i Sverige. Men även om varje kilowattimme är mindre klimatpåverkande så täcker energi från solel en ytterst liten del av trafikförvaltningens totala energibehov.

En relativt omfattande satsning med planerad produktion av 2 200 MWh solel per år beräknas reducera trafikförvaltningens CO₂-belastning med drygt 0,1 procent. Trafikförvaltningen har under år 2022 tagit fram ett besluts- och upphandlingsunderlag för att handla upp produktion av solkraft. Dock finns ett antal juridiska förutsättningar som kan utgöra hinder och administrativa belastningar för andra förvaltningar och bolag inom Region Stockholm om installation av solkraftsanläggningar implementeras på ett för stort antal depåtak.

Indikator: Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik ska år vara 100 procent senast 2030¹¹.

Utfall 2022: Resultatet för år 2022 visar att andelen förnybar energi från el, värme och fjärrkyla i fastigheter fortsatt ligger på cirka 97 procent. Inga betydande

förändringar i energi eller förnybar andel för enskilda bränslen har skett under året jämfört med år 2021.

I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme¹² och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el.

Fjärrvärme- och fjärrkylaleverantörerna i Stockholm har höga ambitioner om att inom närmsta åren nå 100 procent förnybart.

5.3.9 Klimatpåverkan och resursanvändning i bygg- och anläggningsprojekt

Bygg- och fastighetssektorn svarar enligt Boverket för cirka 21 procent (2018) av Sveriges inhemska utsläpp av växthusgaser. Dessutom släpps ytterligare cirka 65 procent av de inhemska ut i andra länder genom import av varor och tjänster. Sektorn svarar också för cirka 35 procent (2018) av allt avfall och 22 procent (2018) av allt farligt avfall i Sverige.

Trafikförvaltningen är i ett nationellt perspektiv en stor byggherre och bidrar väsentligt till dessa stora utsläpp. Från att tidigare i huvudsak fokusera på förnybar energi i driften, har trafikförvaltningen börjat se på verksamheten mer utifrån ett cirkulärt livscykelperspektiv.

Arbete pågår för att öka styrningen mot att våra anläggningar ska byggas och driftsättas klimat- och resurssnålt. Detta görs bland annat genom ett ökat fokus på:

- möjligheter att livstidsförlänga och återanvända system- och anläggningsinvesteringar.
- att anpassa utformning och konstruktioner så att klimatpåverkan och resursbehovet från material och byggnation kan minska.
- att välja energieffektivare system.

För att detta ska få genomslag i verksamheten behövs dock en kraftigt förbättrad samsyn och samverkan i flera delar av trafikförvaltningens organisation och innefattar bland annat utveckling av såväl den ekonomiska styrningen och behovsanalys som av kravställning och upphandling.

Indikator: År 2022 ska 100 procent av andelen större trafikinvesteringar under inriktningsfasen ha mål att minska klimatpåverkan med minst 15 procent¹³.

Utfall 2022: Fyra större projekt ligger i inriktningsfasen och har satt mål om minskad klimatpåverkan, eller kommer att göra det innan fasens slut.

Många projekt har ett aktivt arbete kring att begränsa klimatpåverkan, och det finns även flera goda exempel

¹¹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017.

¹² Trafikförvaltningen ställer idag inga krav i avtal på fjärrvärme – leverantörerna har egna tuffa krav på övergång till fossilfritt.

¹³ Budget 2022 för Region Stockholm.

på återbruk i projekt. Det finns dock potential att effektivisera och växla upp arbetet inom båda områdena. Detta kräver utvecklad intern samverkan över avdelningsgränser och en stärkt förmåga att ompröva gamla arbetsmetoder och lösningar. Framtagna miljöåtgärder har i flera fall prioriterats ned eller exkluderats av budgetskäl, i vissa fall trots att de visar sig vara positiva utifrån ett livscykelperspektiv. Här behövs arbete för att stärka en ekonomisk process som främjar livscykelperspektivet.

5.4 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Förutom att bidra till nationellt miljömål om God bebyggd miljö, i ett alltmer tätbebyggt samhälle, har bullerreduktionsarbetet koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till förbättrad resenärskomfort och möjlighet att öka kollektivtrafikens attraktivitet vilket därmed kan öka andelen kollektivtrafikresenärer.

5.4.1 Systematiskt arbete för bullerreduktion

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt bullerreduktionsarbete för att minska negativ omgivningspåverkan. Som en del i egenkontrollen genomförs regelbundet beräkningar av bullerutbredningen från SL:s spårtrafik till omgivningen, så kallade bullerkartläggningar. Den senaste bullerkartläggningen rapporterades under året till Naturvårdsverket och delgavs även berörda kommunala tillsynsmyndigheter.

Försiktighetsåtgärder för att ytterligare minska bullerstörningarna från tunnelbanan med hjälp av ”smörjning” eller friktionsmodifiering av spåren har under året testats, denna teknik har under året införts i trafikdrift på Tvärbanan. Införande av hjuldämpare på Saltsjöbanan är ytterligare en försiktighetsåtgärd som har initierats under året.

Förvaltningen har under året granskat ett stort antal remisser med detaljplaner för att säkerställa en god samhällsplanering. För att sprida kunskap om buller i samhällsplaneringen har internutbildningar om miljöbalken hållits kopplat till buller och presentationer i ämnet har även hållits på externa konferenser.

I samband med klagomål och myndighetstillsyn har bullermätningar utförts under året som komplement till bullerberäkningarna. I flera fall har de enskilda ärendena kunnat kopplas till brister i spårunderhåll. Under 2022 har arbetet med spårslipning intensifierats vilket har gett märkbart resultat. Den långsiktiga strategin för hur underhåll ska genomföras genomgår ett förbättringsarbete vilket bedöms ge en positiv effekt för boende utmed SL:s spår.

5.4.2 Bullerskyddsåtgärder

Bullerkartläggningen utgör basen för att bedöma behovet inför kvarstående bullerskyddsåtgärder. Under 2022 pågick utredningar inför bullerskyddsåtgärd avseende Nockebybanan åtgärder genomfördes utmed Tvärbanan och Saltsjöbanan. Det innebär att bullerskyddsåtgärder





har slutförts utmed följande banor: Roslagsbanan och Lidingöbanan. Enstaka bullerskyddsåtgärder kvarstår att utföras utmed Saltsjöbanan, och Tvärbanan.

De spårsträckor som återstår för åtgärd är Nockebybanan och tunnelbanan (tunnelbanans röda linje har delvis åtgärdats). Bullerskyddsåtgärder är inte aktuella för Spårväg City. Sammanfattningsvis bedöms bullermålet till 2030 nås avseende inomhusmiljö.

Indikator: Måltal 2030: Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.¹⁴

5.5 Klimatanpassning och klimatrisker

Den pågående klimatförändringen medför att det kommer bli vanligare med extrema väderhändelser såsom kraftiga skyfall, högre havsnivåer och längre värmeböljor.

Ett klimat i förändring kan utgöra en risk för skador på infrastruktur och den bebyggda miljön samt orsaka risker för hälsa och välmående, både för resenärer och personal. Vissa väderhändelser kan förväntas bli allt vanligare och kan i ökad grad påverka förutsättningarna att bedriva kontinuerlig trafik.

För att trafikförvaltningen ska kunna säkerställa sitt uppdrag att leverera kontinuerligt driftsäker och trygg kollektivtrafik, krävs god kännedom om vilka klimatrisker som finns för verksamheten. Därför genomfördes en översiktlig klimatriskanalys under år 2021 och 2022 för SL:s infrastruktur, fordon och kollektivtrafikdrift. Med klimatrisker avses en risk som förväntas förvärras på grund av ett förändrat klimat, varav de som för Stockholms län och trafikförvaltningen bedömts som mest relevanta att utvärdera är översvämning, övertemperaturer, ras, skred och erosion.

Det fortsatta arbetet med att djupare analyser, handlingsplaner och åtgärder, är ett omfattande arbete som kommer att behöva drivas aktivt, kontinuerligt och systematiskt under lång tid inom trafikförvaltningens verksamhet och i samverkan med andra aktörer inom regionen.

Trafikförvaltningen deltar i ett Vinnova-finansierat projekt inom klimatanpassning i byggd miljö, som syftar till att öka kunskap om effektiva arbetssätt och genomförande av klimatanpassningsåtgärder i byggd miljö.

Mål: 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta¹⁵.

¹⁴ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017.

¹⁵ Budget 2022 för Region Stockholm.



Så motverkar trafikförvaltningen korrruption





Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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

Trafikförvaltningen 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.

6.1 Så styrs arbetet

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

6.1.1 Region Stockholms riktlinje och policy

Region Stockholm har riktlinjer och policy för antikorrup-tion och representation. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när anställda erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som de har kontakt med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna omfattar anställda och förtroendevalda i regionens förvaltningar, bolag samt stiftelser där regionen är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

Inom Region Stockholm finns sedan juni 2019 en central visselblåsartjänst. Den är avsedd för allvarliga oegentligheter/missförhållanden exempelvis lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.

6.1.2 Internt styrdokument

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är "Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter". Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen genom att ge vägledning till vad som kan vara godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv. Det understryks att ett personligt ansvars-

tagande och ett gott omdöme är av största vikt. Allt arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen och 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 underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet. Det interna styrdokumentet är en viktig del i den löpande informationen och utbildningen till anställda.

6.1.3 Upphandling och avtal

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption är kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion samt löpande stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer.

Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en viktig del för trafikförvaltningen. Enligt trafikförvaltningens styrdokument gäller nolltolerans mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. Etablerade rutiner för upphandling samt delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.



6.2 Risker inom antikorrupktion

Internrevision arbetar kontinuerligt för att motverka korrupktion inom trafikförvaltningen. Risker för korrupktion och oegentligheter är ett kontinuerligt prioriteringsområde i revisionsplanen och bedöms i samtliga granskningar. Vid misstankar om oegentligheter, som rapporteras till trafikförvaltningen via visselblåsartjänsten eller på annat sätt, ser internrevision till att dessa utreds.

Anmälningar inkomna via Region Stockholms visselblåsar-tjänst hanteras av internrevisionen i samråd med juridik, HR och säkerhet.

6.3 Genomförda aktiviteter 2022

6.3.1 Information till verksamheten

Under 2022 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

6.3.2 Utbildning

Utbildningen "Förvaltningskunskap" är obligatorisk för samtliga nyanställda och erbjuds även till konsulter inom trafikförvaltningen. Utbildningen ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korrupktion. Vidare genomförs riktade utbildningar, exempelvis vid identifierade behov och i samband med introduktion av nya chefer.

6.3.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Trafikförvaltningen skickar årligen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förhållningssättet 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.



Bilagor

1 Hållbarhetsdata

2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare

3 Medlemskap i urval



Bilaga 1 Hållbarhetsdata

Inledning

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen ett brutet räkenskapsår för miljödata över en 12-månadersperiod från den 1 december–30 november. Detta med anledning av krav från regionledningskontoret på tidigarelagd inrapportering av miljö- och hållbarhetsredovisningar.

Covid-19 pandemin har resulterat i ett förändrat resandemönster för länets invånare och minskad turism, trots en återhämtning under 2022. Det minskade resandet har påverkat kollektivtrafiken utifrån många olika perspektiv, även

inom miljöområdet. Flera av miljömålen utvärderas med indikatorer som relaterar till antal personkilometer, det vill säga antalet resenärer som reser kollektivt med respektive trafikslag. Eftersom antal påstigande och personkilometrar avviker från åren före pandemin får det effekter på följande nyckeltal:

- CO₂-utsläpp i gram/pkm
- Energianvändning för kollektivtrafiken, kWh/pkm
- Utsläpp av partiklar per pkm
- Utsläpp av kväveoxider per pkm

Beräknad klimatpåverkan

Tabell 1. Beräknade utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO₂e) från fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med basåret 2011.

Trafikslag	Basår: 2011	2021	2022
Busstrafiken			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	168 190	55 520	49 520
Personkilometer	1 792 000 000	1 208 000 000	1 468 000 000
Utsläpp [g/pkm]	94	46	34
Förändring	–	-51 %	-64 %

Trafikslag	Basår: 2011	2021	2022
Spårtrafik			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	4 561	5 001	4 993
Personkilometer	3 279 000 000	2 572 000 000	3 590 000 000
Utsläpp [g/pkm]	1,391	1,944	1,391
Förändring	–	+40 %	0 %
Sjötrafikens passagerartrafik			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	26 050	17 180	15 630
Personkilometer	42 439 452	40 447 284	52 300 000
Utsläpp [g/pkm]	614	425	299
Förändring	–	-31 %	-51 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	–	45	85
Färdtjänsten			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	13 400	7 530	6 810
Personkilometer	84 716 192	69 442 333	71 776 377
Utsläpp [g/pkm]	158	108	95
Förändring	–	-31 %	-40 %
Spårarbetsfordon			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	–	303 ¹⁶	349
Totala utsläpp från trafiken [ton CO₂e]	212 200	85 570¹⁷	77 380
Förändring jämfört med basår	–	-60 %	-64 %

¹⁶ Uppdaterad siffra för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

¹⁷ Uppdaterad siffra för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 2. Beräknade utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO₂e) från godstrafiken och förändring relaterat till tonkilometer jämfört med basåret 2011.

Trafikslag	Basår: 2011	2021	2022
Sjötrafikens godstrafik			
Utsläpp [ton CO ₂ e]	315	537	437
Tonkilometer	119 955	230 720	218 813
Utsläpp [g/tkm]	2 625	2 327	1 998
Förändring	–	-11 %	-24 %

Tabell 3. Beräknade utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO₂e) från energianvändning i fastigheter relaterat till kvadratmeter jämfört med basåret 2011.

	Basår: 2011	2021	2022
Lokalyta [BTA m ²]	1 169 068	1 225 727	1 210 440
Lokalyta [Atemp m ²]	1 052 161	1 103 154	1 089 396
Utsläpp från elanvändning [ton CO ₂ e]	1 447	3 556	2 838
Utsläpp från värmeanvändning (fjärrvärme, pellets, olja, gas) [ton CO ₂ e]	–	-11 %	-24 %
Utsläpp från användning av kyla [ton CO ₂ e]	133	99	98
Totala utsläpp från fastigheter [ton CO₂e]	14 232	8 445	7 665
Totala utsläpp [ton CO₂e] per kvadratmeter	13,5	7,7	7,0
Förändring jämfört med basår	–	-43 %	-48 %

Kommentar: Det finns osäkerheter i fördelningen av fjärrvärme mellan leverantörer för år 2011, varvid ett genomsnitt om 81 kg CO₂e/MWh har antagits (Källa: Regionledningskontorets klimatberäkningsmodell). Denna osäkerhet påverkar endast i mindre omfattning totala utfallet i jämförelse med förutsättningarna för uppbokning av förnybar el och bioolja – se avsnittet om analysen nedan.

18 Uppdaterade siffror för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

19 Uppdaterade siffror för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 4. Inrapporterade utsläpp av köldmedier och isolationsmedium från fastigheter, fordon och anläggningar. Köldmedium är energibärare som transporterar värme från t.ex. ett kylrum till omgivningen. Inom verksamheten hanteras köldmedier i lokaler och fordon samt i teknikrum för signalsystem, IT-, tele- och radioinfrastruktur. Isolationsmedium (SF6) används i ställverk och är en mycket potent växthusgas. Installerad mängd och läckage av köldmedier och SF6 redovisas som koldioxidekvivalenter (CO₂e).

Köldmedier och SF6 [ton CO ₂ e]	2021 ¹⁸		2022	
	Installerad mängd	Läckage	Installerad mängd	Läckage
Bussfordon	24 649	4 791	25 962	3 998
Tunnelbanefordon	1 764	0	0	0
Pendeltågsfordon	12 633	64	i.u.	i.u.
Lokalbanefordon	1 684	0	i.u.	i.u.
Fartyg	1 114	33	928	36
Fastigheter	1 154	10	1 154	21
Ställverk (SF6)	0	0	i.u.	4,7
Summa installerad mängd	42 998		30 449	
Läckage		4 899		4 059

Tabell 5. Sammanställning av beräknade växthusgasutsläpp för trafikförvaltningens verksamhet enligt indikatorn i budget 2022.

Växthusgasutsläpp relaterat till	Basår: 2011	2021 ¹⁹	2022
Energianvändning Fordon [ton CO ₂ e]	212 200	85 570	77 380
Energianvändning Fastigheter [ton CO ₂ e]	14 232	8 445	7 685
Köldmedia och SF6 Fastigheter [ton CO ₂ e]	i.u.	10	21
Totalt [ton CO₂e]	226 452	94 017	85 062
Förändring jämfört med basår	–	-58 %	-62 %

Energieffektivisering

Tabell 6. Total energianvändning per trafikslag och per personkilometer, samt summering av total energianvändning per personkilometer för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

	Basår: 2011	2021	2022
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	590 023	627 433
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,488	0,427
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	45 670	33 790	32 600
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,487	0,454
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	86 610	86 375
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	2,141	1,652
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	434 800	434 100
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,169	0,121
Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]	0,226	0,294	0,228
Förändrad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basår (%)	–	+30 %	+1 %

Tabell 7. Total energianvändning för godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av miljömålet i Regionalt trafikförsörjningsprogram i Stockholms län.

	Basår: 2011	2021	2022
Sjötrafiken godstrafik			
Total energianvändning [MWh]	935	1 969	1 678
Total energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,797	8,533	7,668
Sjötrafiken helikoptertransporter			
Total energianvändning [MWh]	–	161	303

Tabell 8. Energianvändning för spårtrafiken. I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

	Basår: 2011	2021	2022
Personkilometer	3 279 000 000	2 572 000 000	3 590 000 000
Pendeltåg [MWh]	159 800	200 400	196 300
Tunnelbana [MWh]	196 800	191 600	186 450
Lokalbanor [MWh]	40 000	42 800	51 300
Total energianvändning [MWh]	396 600	434 800	434 100
Energianvändning [kWh/pkm]	0,121	0,169	0,121

Tabell 9. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter. Ytmåttet Atemp är inte relevant för SL:s verksamhet då stor del av värme går till bussar vid depå samt att stationer har begränsad Atemp yta. I ytmåttet används BTA x 0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp.

	Basår: 2011	2020	2021	2022
Lokalyta [BTA m ²]	1 169 068	1 225 727	1 225 727	1 210 440
Lokalyta [Atemp m ²]	1 052 161	1 103 154	1 103 154	1 089 396
Elanvändning [MWh]	125 800	118 561	119 695	122 148
Värmeanvändning [MWh]	117 400	88 274	94 419	94 062
Användning av kyla [MWh]	2 200	1 526	1 574	1 594
Total energianvändning [MWh]	245 400	208 360	215 688	217 805
Total energianvändning per kvadratmeter Atemp	233	189	195,5	199,5
Minskad energianvändning i fastigheter jämfört med basår (%)		-18,9%	-16,1%	-14,2 %

Förnybara drivmedel

Tabell 10. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, samt inom spårunderhåll som ingår i beräkning av måluppfyllelsen för mål 8.

Trafikslag	Basår: 2011	2021	2022
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	97 %	97 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %	38 %	44 %
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	54 %	56 %
Sjötrafiken: helikoptertransporter	i.u.	0 %	0 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll	–	3,5 % ²⁰	14 %
Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	61 %	93 %	94 %

Tabell 11. Drivmedelsförbrukning för **busstrafiken** uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	2021	2022
Personkilometer	1 792 000 000	1 208 000 000	1 468 000 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l] (5 % RME)	35 899 257	2 618	2 174
RME [l] (100 %)	3 338 647	37 580 975	34 175 240
HVO [l]	0	8 564 446	17 806 946
Etanol [l]	35 511 540	3 499 614	2 708 367
Biogas [Nm ³]	6 335 942	13 851 492	12 444 525
Elektricitet [MWh]	0	881	754
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	44 %	97 %	97 %

²⁰ Uppdaterad siffra för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Tabell 12. Drivmedelsförbrukning för **färdtjänsten** uppdelat på fossilt och förnybart drivmedel (exklusive elanvändning för elfordon).

	Basår: 2011	2021	2022
Personkilometer	84 716 192	69 442 333	71 776 337
Drivmedelsförbrukning			
Fossilt drivmedel [l alt. Nm ³]	3 515 468	2 176 442	1 874 363
Förnybart drivmedel [liter, Nm ³ alt. kWh]	1 184 138	1 318 442	1 433 535
Andel förnybart drivmedel [volym-%]	25 %	38 %	43 %
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll (inkl. elfordon)	24 %	38 %	44 %

Tabell 13. Drivmedelsförbrukning för **skärgårds- och pendelbåtstrafiken** uppdelat på typ av drivmedel. Omfattar både egna och externa fartyg.

	Basår: 2011	2021	2022
Personkilometer	42 439 452	40 447 284	52 300 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l]	7 465 010	4 035 858	3 795 196
RME [l] (100 %)	297 890	0	0
HVO [l]	0	4 895 068	5 124 259
Elektricitet [MWh]	0	154	156
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	4 %	54 %	56 %

Tabell 14. Drivmedelsförbrukning för **godstrafiken** uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	2021	2022
Tonkilometer	119 955	230 720	218 813
Drivmedelsförbrukning			
Diesel [l]	90 040	146 303	117 199
RME [l] (100 %)	3 960	0	0
HVO [l]	0	54 009	53 932
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	26 %	30 %

Tabell 15. Drivmedelsförbrukning för helikoptertransporter inom **skärgårdstrafiken** av fastboende vid isläge.

	Basår: 2011	2021	2022
Jetbränsle [l]	–	16 720	31 536
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	26 %	30 %

Tabell 16. Andel förnybar energi och energislut inom **spårtrafiken**.

	Basår: 2011	2021	2022
Personkilometer	3 279 000 000	2 572 000 000	3 590 000
Pendeltåg	100 %	100 %	100 %
Tunnelbana	100 %	100 %	100 %
Lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Andel förnybart totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 17. Drivmedelsförbrukning för spår- och arbetsfordon för spårunderhåll uppdelat på bränsleslag.

	Basår: 2011	2021 ²¹	2022
Diesel Mk1 (100 % fossil) [l]	i.u.	210	250
Diesel MK1 från publika mackar [l]	i.u.	9 127	15 834
Diesel Mk3 (100 % fossil) [l]	i.u.	12 196	0
Bensin	i.u.	300	200
HVO [l]	i.u.	1 153	346
Syntetisk diesel [l] (100 % fossil)	i.u.	72 020	94 429
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	i.u.	3,5 %	4,7 %

Förnybar energi i fastigheter

Tabell 18. Andel förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter.

	Basår: 2011	2021	2022
Lokalyta [BTA m ²]	1 169 068	1 225 727	1 210 440
Elanvändning	100 %	98 %	98 %
Värmeanvändning	86,6 %	96 %	95 %
Användning av kyla	100 %	100 %	100 %
Total andel förnybar energi	93,6 %	97 %	97 %

Tabell 19. Fastighetsnära förnybar energiproduktion (solceller på depåtak).

Placering	2017 [MWh]	2018 [MWh]	2019 [MWh]	2020 [MWh]	2021 [MWh]	2022 [MWh]
Gubbängens bussdepå	106	101	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
Södertälje pendeltågsdepå	32	30	i.u.	30	33	i.u.

Lokala utsläpp till luft från kollektivtrafiken

Tabell 20. Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört mot basår 2011. Uppgifterna för år 2022 för busstrafik och sjötrafik bedöms som osäkra, då ingen orsaksanalys har genomförts om varför utfallen skiljer sig väsentligt åt jämfört med år 2021.

	2021		2022		Mål 2030	
	Partiklar	Kväveoxider	Partiklar	Kväveoxider	Partiklar	Kväveoxider
Busstrafik	-48 %	-58 %	-43 %	-56 %		
Färdtjänst	-98 %	-80 %	-97 %	-86 %		
Sjötrafikens persontransporter	-30 %	-19 %	-60 %	-44 %		
Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört med basår 2011	-38 %	-53 %	-44 %	-54 %	-75%	-75%

²¹ Uppdaterade siffror för år 2021 efter kvalitetsgranskning och kontroll.

Bilaga 2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare

I tabellen nedan presenteras vilka intressenter som trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana samverkar med, vilka förväntningar och fokusfrågor som finns samt hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa.

Tabell 1. Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter.

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar • Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning 	<ul style="list-style-type: none"> • Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet • Styrande och vägledande dokument inom bland annat hållbarhetsområdet som visar trafikförvaltningens inriktning och ger stöd för leverantörer och anbudsgivare i deras arbete • Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag • Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning • Upphandlad kollektivtrafik baserad på trafikplikt • Strukturerat arbete med avtalsuppföljning • Kostnadseffektiva upphandlingar och affärer
Allmänheten	<ul style="list-style-type: none"> • Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning • Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador • Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog och samråd med invånare inför och vid utveckling av kollektivtrafiken • Under byggtiden ska berörda ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med trafikförvaltningen vid eventuella frågor eller klagomål. Löpande kommunikation om pågående arbeten till de som berörs specifikt • Kundundersökningar, frågor via kundtjänsten, sociala medier och kampanjer används för information och frågor från/till allmänheten • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: nöjda resenärer, andel trygga resenärer, punktlighet, trängsel, människan i fokus, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge allmänheten valuta för skattepengarna
Förvaltningar inom Region Stockholm	<ul style="list-style-type: none"> • Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, remisshantering • Effektiv överlämning av färdiga anläggningar 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivning av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: tid och budget för utbyggnadsprojekt följer prognos/planering

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Politiker	<ul style="list-style-type: none"> • Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt • Budget i balans • Måluppfyllelse • Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare • Att fler väljer att åka kollektivt 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: beslutade mål, inklusive budget i balans, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge valuta för skattepengarna
Kommuner	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja att resa kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav • Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerliga samråd och regelbundna möten med kommunerna • Rapporter och redovisning • Svar på remisser och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: restidskvot, kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bilen, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider), trygga resenärer
Myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • Samverkan och efterlevnad av lagkrav 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog och samverkansmöten, samt regelbundna tillsynsmöten • Svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden • Rapportering och redovisning • Tillståndsansökningar och anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt gällande lagkrav • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: miljöplaner i projekt, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider)
Medarbetare och konsulter	<ul style="list-style-type: none"> • Hållbar och attraktiv arbetsgivare 	<ul style="list-style-type: none"> • Medarbetarmöten för hela verksamheten, chefsmöten, månatliga och årliga medarbetarundersökningar, arbetsplatsträffar kopplat till arbetsmiljö och engagemang, kompetensutveckling, förmåner och anställningsvillkor för ett hållbart medarbetarskap för arbete och fritid i balans. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Hållbart medarbetarengagemang (HME), JÄMIX (Jämställdhetsindex), AVI (Attraktiv arbetsvillkorindex), andel utvecklingsplaner i ProCompetence
Forskning och skola	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbetsprojekt som exempelvis Jobbsprånget •Handledning av examensarbeten och deltagande på studentmässor • Finansiering av forskning, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Stärkt forskning och innovation för att nå målen för kollektivtrafiken

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Intresseorganisationer	<ul style="list-style-type: none"> • Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning 	<ul style="list-style-type: none"> • Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt • Verksamhets specifika mål, exempel: trygga resenärer (IOP, Idéburet offentligt partnerskap)
Press och media	<ul style="list-style-type: none"> • Transparens, information och lättillgängliga fakta 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbete med media via trafikförvaltningens presstjänst, trafikförvaltningens webbplatser, rapporter och redovisningar • Verksamhets specifika mål, exempel: korrekt fakta förmedlad på neutralt sätt till allmänheten via media
Andra stora beställare och aktörer	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar • Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden • Verksamhets specifika mål, exempel: branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling av trafik, vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor
Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur)	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig avgränsning ansvarsmässigt • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik eller från SL-trafiken • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/Trafikförvaltningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om aktuella byggarbeten • Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare • Samarbete inom specifika områden exempelvis trygghet och klimatanpassning • Verksamhets specifika mål, exempel: Öppenhet med information om SL-trafikens påverkan, svar på frågor alltid med opartiskhet och kvalitet, likabehandling oavsett avsändare

Trafikförvaltningens trafikutövare

Färdtjänsten

Färdtjänst och sjukresor med Taxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi och Taxi Stockholm.

Färdtjänst och sjukresor med Rullstolstaxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi, Samtrans, Sirius Humanum, Haninge-Nynäs Taxi och Södertälje Taxi.

Färdtjänst med Bårtaxi (liggande transport): Sirius Humanum.

Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir.

Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss.

SL-trafiken

Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer.

Arriva Sverige

Arriva är trafikutövare för både tåg och bussar i SL-trafiken.

Inom tåg är de trafikutövare på: Nockebybanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan och Roslagsbanan.

Inom busstrafiken i: Danderyd, Bromma, Ekerö, Solna/Sundbyberg, Sollentuna, Täby/Vallentuna, Vaxholm, Österåker.

Keolis Sverige

Keolis Sverige AB kör bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort, Stockholms innerstad/Lidingö samt i Nacka/Värmdö.

Nobina

Nobina är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Järfälla/Upplands-Bro/Norrtälje, Nykvarn, Södertälje/Tyresö, Handen och Nynäshamn.

Transdev

Transdev är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna.

MTR

MTR Tunnelbanan och MTR Pendeltågen AB är trafikutövare på tunnelbanan respektive pendeltågen i SL-trafiken.

Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan.

SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag: Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB.

Waxholmsbolaget

Fartygen är både egenägd och inhyrda och trafiken utförs av följande företag: Blidösundsbolaget AB, Utö Rederi AB (som under 2020 förvärvats av Blidösundsbolaget AB), Madam Rederi AB, SeaCab Möja AB och Ingmarsö Sjöttjänst AB.

Godstrafik: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB.

Helikoptertrafik: Arlanda Helikopter AB.

Svävartrafik: Svisch Air.

Bilaga 3 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland annat av:

BEST, Benchmarking European Service of public Transport

Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk

Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik

Brottsförebyggande rådet

Bullernätverket Stockholms län

Byggvarubedömningen

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige

European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations

Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken

Kunskapscentrum för buller

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik

Samverkan i Stockholmsregionen

Stockholmsregionens Europakontor

UITP, International Association of Public Transport