

Hållbarhets- redovisning 2025



SPÅRVÄGS-
MUSEET



Diarienummer: TN 2025-0126



Om redovisningen – en del av Global Compact

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2025 och är tillika AB Storstockholms lokaltrafik koncernens (556013-0683) lagstadgade hållbarhetsrapport. Från och med 2020 ingår investeringsverksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen.

Denna redovisning omfattar hela SL-koncernen. Redovisningen omfattar även Färdtjänsten som är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Eftersom Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägmuseet i Stockholms län, förvaltar och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet Trafikförvaltningen i den här rapporten.

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 antikorruption. 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 utgör en del i inriktningen av 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

Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret.....	7
1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion.....	8
1.1 Ansvarsområden.....	8
1.2 Kärnuppdrag.....	8
1.3 Vision och värderingar	8
1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll	9
1.5 Samverkan med intressenter	9
2 Hållbar kollektivtrafik nu och alltid	10
2.1 Begreppet hållbar utveckling	10
2.1.1 Ekologisk hållbarhet	10
2.1.2 Social hållbarhet	10
2.1.3 Ekonomisk hållbarhet	11
2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet	11
2.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.....	11
2.2.2 Trafikförsörjningsprogram.....	11
2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050	12
2.2.4 Hållbarhetspolicy.....	12
2.2.5 Hållbarhetsstrategi	13
2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering	13
2.3 Upphandling och uppföljning.....	13
2.3.1 Uppförandekod för leverantörer	13
2.3.2 Uppföljning.....	14
3 Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla	15
3.1 Så styrs arbetet	15
3.2 Mål och indikatorer	16
3.3 Risker inom social hållbarhet	16
3.4 Trygghet.....	17
3.4.1 Samordnat trygghetsarbete	17
3.4.2 Ökad samverkan som leder till ökad trygghet.....	17
3.4.3 Trygghetsevent i stationsmiljö	19
3.4.4 Trygghetsmätningar	19

3.4.5	SL:s Trygghetscentral	20
3.4.6	Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt.....	21
3.4.7	Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken	22
3.4.8	Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder	22
3.4.9	Suicidprevention i kollektivtrafiken	23
3.5	Tillgänglighet	24
3.5.1	Mål för tillgänglighet	24
3.5.2	Utfall 2025, tillgänglighet.....	24
3.5.3	Utbildning i tillgänglighet.....	25
3.5.4	Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken	25
3.6	Socialt ansvar.....	25
3.6.1	Utbildning inom social hållbarhet.....	25
3.6.2	Hållbara leveranskedjor	25
3.6.3	Nya riktlinjer för social hållbarhet i upphandling.....	26
3.6.4	Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken	27
3.6.5	Barnrättsveckan.....	27
3.6.6	Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken	27
4	En attraktiv arbetsgivare tar ansvar	29
4.1	Så styrs arbetet	29
4.2	Mål och indikatorer	30
4.3	Risker inom personalområdet	30
4.4	Genomförda aktiviteter 2025	31
4.4.1	Excellent arbetsgivare och topplacering i årets kartläggning av arbetsvillkor.....	31
4.4.2	Kompetensförsörjning.....	31
4.4.3	Lärande kultur, handlingsbara värderingar och kompetensutveckling.....	31
4.4.4	Omställningsfonden	31
4.4.5	Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan.....	31
4.4.6	Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt	32
4.4.7	Studenter och unga talanger.....	32
4.4.8	Hållbar arbetsgivare – kartläggning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön	32
4.4.9	Systematiskt arbetsmiljöarbete	32
4.4.10	Avvikelsehanteringssystem arbetsmiljö och miljö	33

4.4.11	Hälsofrämjande arbete – i samverkan	33
4.4.12	Mångfald på arbetsplatsen	33
5	Fortsatt framåt med minskad klimatpåverkan och mindre buller.....	34
5.1	Så styrs miljöarbetet	35
5.2	Ökat kollektivt resande.....	35
5.2.1	Trafikplanering för ökat kollektivt resande.....	35
5.2.2	Trafikanalys för ökat kollektivt resande.....	36
5.2.3	Nöjdhet i kollektivtrafiken.....	37
5.3	Minska klimatpåverkan	38
5.3.1	Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken.....	42
5.3.2	Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 – Energieffektivisering 43	
5.3.3	Åtgärder för att minska klimatpåverkan och resursanvändning inom värdekedjan (Scope 3).....	44
5.4	Energianvändning	45
5.4.1	Energieffektivisering i trafiken.....	45
5.4.2	Energieffektivisering i fastigheter	48
5.4.3	Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken.....	48
5.4.4	Elektrifiering.....	49
5.5	Begränsning av buller från kollektivtrafiken.....	50
5.5.1	Systematiskt arbete för bullerreduktion.....	50
5.5.2	Bullerskyddsåtgärder.....	51
5.6	Klimatanpassning och klimatrisker.....	51
6	Vi säger alltid nej till korruption	53
6.1	Så styrs arbetet	53
6.1.1	Region Stockholms riktlinje	53
6.1.2	Internt styrdokument	54
6.1.3	Upphandling och avtal.....	54
6.2	Risker inom antikorruption.....	54
6.3	Genomförda aktiviteter 2025	55
6.3.1	Information till verksamheten	55
6.3.2	Utbildning.....	55
6.3.3	Information till leverantörer	55

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.3.4	Internt utvecklingsarbete	55
	Bilaga 1 Hållbarhetsdata	56
	Bilaga 2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare	65
	Bilaga 3 Medlemskap i urval	70

Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret

Hållbarhetsredovisningen summerar trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsarbete för år 2025.

Under året har den negativa utveckling vi såg under 2024 med ökade CO₂-utsläpp vänt. Utsläppen är lägre både jämfört med 2024 och basåret 2019. Minskningen ses för samtliga trafikslag och beror främst på förändrad drivmedelsmix för buss- respektive sjötrafiken.

Busstrafiken har sett en betydande ökning av elanvändning genom ett stort antal nya elbussar i samband med flera nya trafikupphandlingar, samtidigt som det skett en betydande övergång från RME till HVO för befintliga bussar. Ett viktigt område kopplat till elektrifieringen av busstrafiken är regionens arbete med efterlevnad av den gemensamma uppförandekoden för leverantörer och nationell samverkan för att skapa goda förutsättningar i leverantörsleden, vilket är särskilt viktigt avseende riskerna i tillverkning av fordon och dess batterier.

Även för sjötrafiken har andelen HVO ökat med tydliga utsläppsminskar som följd. Den elektriska bärplansbåten "Nova" har testats i ordinarie trafik under året och erfarenheterna därifrån har bidragit både till att skapa en testarena för en mer effektiv och hållbar sjötrafik och som beslutsunderlag för fortsatt utveckling mot fossilfri sjötrafik. Projektet har också uppmärksammats internationellt och vunnit Nordic Public Transport Design Award i kategorin Innovation. Beslut har även tagits avseende elektrifiering av sjötrafiken samt inköp av nya skärgårdsfartyg för fortsatt utveckling mot framtidens effektiva och hållbara sjötrafik.

Samtidigt som fokus under året huvudsakligen varit på de direkta utsläppen som sker i verksamheten (Scope 1), har arbetet med att minska trafikförvaltningens indirekta utsläpp från inköpt energi (Scope 2) respektive övriga indirekta utsläpp (Scope 3), exempelvis energianvändningen i fastigheter och byggprojekt, fortlöpt enligt plan.

Under året har tertialrapportering avseende hållbarhetsdata införts och med detta förbättrade interna rutiner och uppföljning av energiförbrukning och utsläpp. Arbetet med att öka egenförsörjningen av el och minska klimatpåverkan genom solceller har intensifierats.

Avslutningsvis vill jag även lyfta fram det fina trygghetsarbetet som är en viktig del i att öka resandet med kollektivtrafiken. Det är därför glädjande att trafikförvaltningen i år var vinnare av Region Stockholms hållbarhetspris i kategorin Social hållbarhet med projektet att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken.

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 antikorruption. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i vår verksamhet tillsammans med våra intressenter. Det ska vara enkelt att resa hållbart!

1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion

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 (AB SL-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 rymms 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.

Våra varumärken



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken.

1.2 Kärnuppdrag

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att ansvarsfullt handla upp och utveckla ett kollektivtrafiksysteem utifrån resenärens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Kärnuppdraget kan sammanfattas i tre punkter:

- Vi försörjer regionen med kollektivtrafik.
- Vi tar ansvar för systemet.
- Vi ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

1.3 Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån Regionens övergripande vision och värderingar. Visionen är Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet. Värderingarna innebär att Region Stockholms 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 trafikförsörjningsprogram¹ 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 regionsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Hållbarhetskrav ställs vid upphandling av trafikutövare och leverantörer vars avtal 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. 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:

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

¹ [Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.](#)

2 Hållbar kollektivtrafik nu och alltid

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. Trafikförvaltningens hållbarhetsmodell.

2.1.1 Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet, som i många sammanhang även kallas miljörelaterad hållbarhet, brukar beskrivas som grunden för de två andra hållbarhetskomponenterna. I den miljörelaterade hållbarheten ingår även hälsopåverkan från buller.

2.1.2 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 för Stockholmsregionen (RUFSS 2050)², samt Region Stockholms hållbarhetsstrategi och medarbetarpolicy.

Inom området mänskliga rättigheter arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet, trygghet, barns rättigheter samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarsfull arbetsgivare är förvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla medarbetare, anställda såväl som konsulter.

2.1.3 *Ekonomisk hållbarhet*

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

Ett exempel på trafikförvaltningens arbete med ekonomisk hållbarhet är hållbarhetsvärderingar som genomförs vid framtagning av beslutsunderlag för strategiska investeringar över 50 mnkr. Värderingarna görs enligt fastställd mall i enlighet med handbok för åtgärdsvalsprocessen³ och riktlinjer investeringar⁴.

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.

Regionfullmäktige har beslutat att kollektivtrafikens hållbarhetsarbete ska utgå från mål och styrning i trafikförsörjningsprogrammet samt Region Stockholms hållbarhetspolicy och -strategi.

2.2.1 *Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen*

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) uttrycker Region Stockholms samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets 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 RUFSS 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*

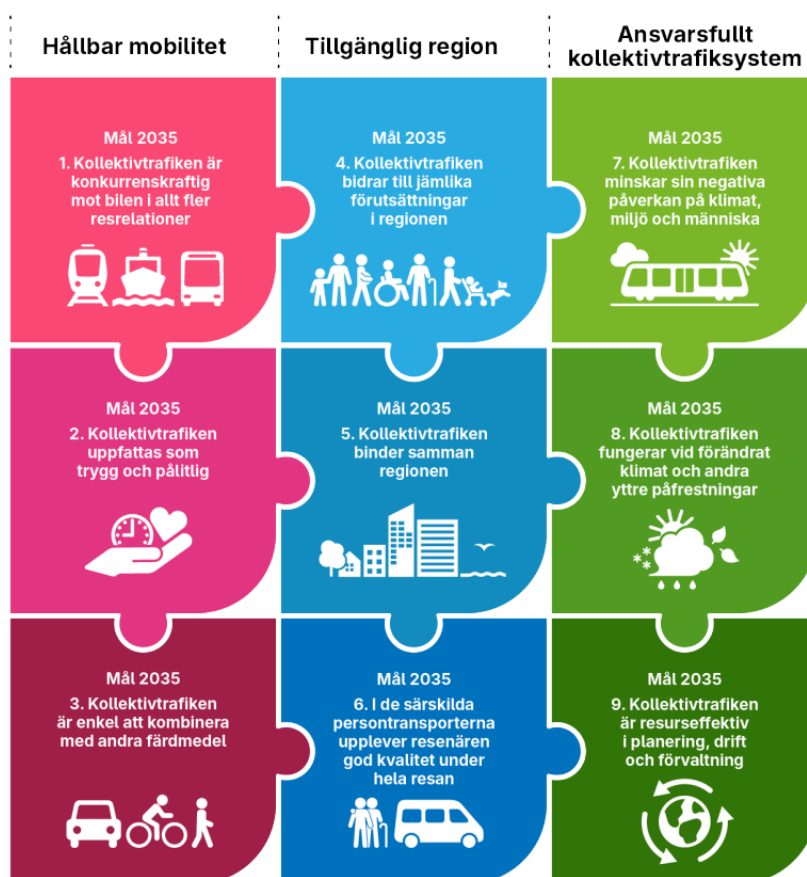
Genom trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Stockholm långsiktiga mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningen mot 2035 höjer ambitionerna bland

² [RUFSS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen](#) TRN 2015-0015.

³ Handbok för Åtgärdsvalsprocessen TN-S-2241923.

⁴ Riktlinjer Investeringar RS 2021-0286.

annat vad gäller att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, kollektivtrafikens pålitlighet och energieffektivitet samt att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan. Andra inslag i programmet omfattar kombinerad mobilitet, kollektivtrafikens bidrag till jämlika förutsättningar samt robusthet och resiliens, inklusive civil beredskap.



Figur 3. Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplan 2050⁵ uttrycker regionfullmäktiges övergripande och långsiktiga viljeinriktning för hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att möta de mål som finns i RUFSS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.2.4 Hållbarhetspolicy

Region Stockholms hållbarhetspolicy⁶ 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.

⁵ [Kollektivtrafikplan 2050](#).

⁶ [Hållbarhetspolicy](#) RS 2019-0857.

2.2.5 Hållbarhetsstrategi

I Region Stockholms hållbarhetsstrategi 2022–2027⁷ finns långsiktiga prioriteringar och fokusområden för kollektivtrafiken inom de tre hållbarhetsområdena. Målsättningen är att mätbara mål sätts inom det ordinarie budgetarbetet.

2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarhet ska genomsyra allt arbete inom trafikförvaltningen. 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 av verksamheten. 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. 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 förvaltningen ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)⁸.
- Internationella arbetsorganisationens tio kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 155, 182 och 187, samt främjande av levnadslön, säkra och hygieniska arbetsförhållanden med mera, vilket bygger på www.ethicaltrade.org/eti-base-code.
- Nationell miljölagstiftning och främjande av klimatåtgärder som bidrar till att uppnå nationella och internationella klimatmål.
- Miljörättigheter som omfattar bland annat folks rätt till självbestämmande och att fritt förfoga över naturresurser samt att rätten till en säker, ren, hälsosam och hållbar miljö ska respekteras.
- Affärsetik enligt FN Global Compact, OECD⁹:s vägledning för multinationella företag och Skatteverket.

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö och social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav på, men inte begränsat till, policy och process för tillbörlig aktsamhet inom miljö och social hållbarhet.

⁷ Hållbarhetsstrategi 2022–2027 RS 2020-0779.

⁸ Innebörden av uppförandekoden för leverantörer förklaras närmare i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer på <https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/hallbarhet/social-hallbarhet/>

⁹ Organisation for Economic Co-operation and Development.

2.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer och i första hand underhålls- och trafikentreprenörer säkerställs under hela avtalstiden att trafikförvaltningen får de beställda leveranserna. 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. Avtalskraven följs upp genom rapporter från trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner.

3 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.

Kapitlet har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt.



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer.

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 (RiSoc)¹⁰ och Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill)¹¹ utgör del av de viktigaste styrdokumenterna i trafikförvaltningens arbete med de sociala frågorna.

Riktlinjer social hållbarhet (RiSoc) 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.

¹⁰ Riktlinjer Social hållbarhet SL-S-476710.

¹¹ Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning TN-S2968824.

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

3.2 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningen, liksom Region Stockholm, har som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande. I Tabell 1 redovisas de mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande, från trafikförvaltningens budget 2025 medan Tabell 2 redovisar mål och indikatorer från trafikförsörjningsprogrammet.

Tabell 1. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet i trafikförvaltningens budget.

	Utfall 2024	Utfall 2025	Mål 2025	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent	75	74	78	84
Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter, procent	84	85	76	84
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent	86	88	85	100

Tabell 2. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet i det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Mål	Indikator	Basår 2023	Utfall 2025	Målvärde 2035	Kompletterande mått
Mål 2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg	64 %	69 %	70 %	Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga ensam i kollektivtrafiken kvällar/nätter
	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig	38 %	43 %	60 %	

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, barn och äldre.
- Barnperspektivet vid utveckling och drift av kollektivtrafiken.
- Trängsel utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.
- Efterlevnad av Region Stockholms uppförandekod för leverantörer.

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighetsinventeringar, trygghetsmätningar och kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet och styra mot målen. Därtill genomförs andra 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 Region Stockholms uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se kapitel 2.3.

3.4 Trygghet

Trygghet utgör ett prioriterat mål inom hållbar mobilitet i Regionens trafikförsörjningsprogram 2035. Målet är styrande för utvecklingen för ökad trygghet inom kollektivtrafiken. Att känna sig trygg i, och i angränsning till, kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen arbetar aktivt, strategiskt- taktiskt som operativt, för att öka tryggheten för alla resenärsgupper.

Faktaruta – definition för trygghet

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/oron att utsättas för brott och ordningsstörningar. Denna rädsla/oro 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

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med och följer upp det interna trygghetsarbetet genom att samordna och prioritera budgetuppdrag samt övergripande trygghetsaktiviteter enligt verksamhetsplan. Det är en stor mängd aktiviteter som tillsammans ska leda till att öka den upplevda tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken. Exempel på en viktig aktivitet är samordning av kravställning inom trygghet i samtliga upphandlingar av trafikutövare, underhålls- och trygghetsleverantörer. De samlade aktiviteterna bidrar till att nå trafikförvaltningens övergripande trygghetsmål vilket även bidrar till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken.

3.4.2 Ökad samverkan som leder till ökad trygghet

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra arbetssätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens trafiknära personal samt med utvalda civila organisationers stödjande verksamheter. Samverkan sker även tillsammans med bland annat kommun, polis, fastighetsägare och andra lokala aktörer.

År 2024 startades en samverkansöverenskommelse mellan Region Stockholm och polisen, med målsättningen att gemensamt arbeta inom olika prioriterade områden för att öka tryggheten och säkerheten inom Stockholms län, se Figur 4 nedan.

Samverkansöverenskommelse mellan Regionen och Polisen

Målet med samverkansöverenskommelsen är att säkerhet och trygghet ska öka för de som bor, vistas eller arbetar i Stockholms län och att den faktiska brottsligheten ska minska.

Prioriterade områden

I överenskommelsen har man beslutat om fyra områden där samverkan på en regional nivå är särskilt viktigt, fokus kommer att ligga på:



Figur 4. Samverkansöverenskommelse mellan Regionen och polisen med start år 2024.

Under 2025 har arbetsgrupperna i de prioriterade områdena identifierat ett antal samverkansaktiviteter. Dessa aktiviteter bedöms kunna leda till ökad trygghet och säkerhet inom Stockholms län.

Oktober 2025 inleddes ett pilotprojekt där ordningsvakter, upphandlade av trafikförvaltningen, som arbetar i Stockholms cityområde ska hjälpa till med att transportera omhändertagna påverkade personer till Södermalmspolisen eller till Beroendekuten på S:t Görans sjukhus. Projektet kommer att pågå under sex månader.

Syftet är att avlasta polis, att förkorta ledtider samt att möjliggöra snabbare vårdinsatser. Då ordningsvakterna inte behöver invänta att polis ska ta över omhändertagandet, utan transport utförs av ordningsvakterna så kan de snabbare frigöras till att återgå till andra uppgifter som patrullering i kollektivtrafiken.

Efter pilotförsöket kommer en utvärdering att ske för att se om försöket har givit önskad effekt.

3.4.3 Trygghetsevent i stationsmiljö

Varje månad genomför trafikförvaltningens upphandlade trygghetsleverantörer trygghetsevent i stationsmiljö inom sitt avtalsområde. Med ståbord, roll-ups och give-aways från trafikförvaltningen i stationsmiljö - eller i nära anslutning - möter denna personal resenärer i syfte att bygga relationer och förtroende samt sprida kunskap om trafikförvaltningens trygghetsarbete i kollektivtrafiken.



Figur 5. Exempel på trygghetsevent i stationsmiljö under 2025.

3.4.4 Trygghetsmätningar

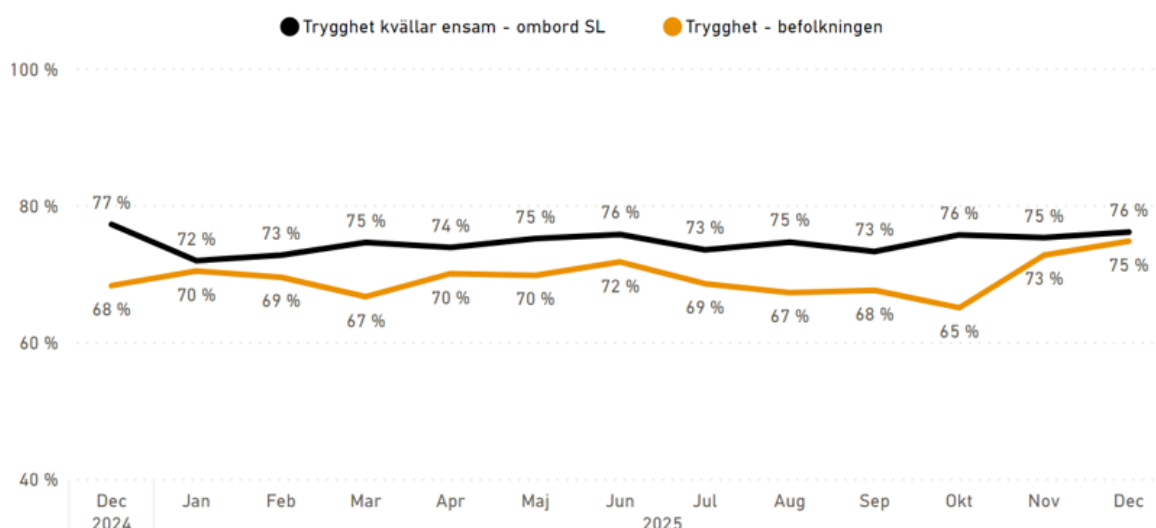
Den upplevda tryggheten följs upp kontinuerligt med trafikförvaltningens ombord undersökning Upplevd kvalitet och den branschgemensamma undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen Upplevd kvalitet genomförs ombord på alla fordon och fartyg. Kollektivtrafikbarometern genomförs med en mixad metod som mäter attityder bland hela befolkningen, både de som reser och de som inte reser med kollektivtrafik.

I 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. I Kollektivtrafikbarometern ställs frågan "Det känns tryggt att resa med SL".

Ombord undersökningen Upplevd kvalitet visar att 74 procent av resenärerna känner sig trygga år 2025 när de reser med SL ensamma under kvällar och nätter. Resultatet är marginellt lägre än förra årets toppnotering på 75 procent, men bekräftar fortsatt en stabil och

hög nivå av trygghet. Den upplevda tryggheten skiljer sig åt mellan de olika trafikslagen, de svagaste nöjdhetsnivåerna finns inom pendeltåg och tunnelbana. Den upplevda tryggheten skiljer sig tydligt åt även mellan könen, kvinnor känner sig mindre trygga än män.

Kollektivtrafikbarometern visar att känslan av trygghet bland befolkningen har ökat sedan de låga noteringarna under pandemin. Under 2025 upplevde 69 procent av befolkningen att det kändes tryggt att resa med SL, en ökning med två procentenheter jämfört med 2024 och en tangering av den högsta årsnoteringen 2019. De som reser med SL känner sig tryggare än de som inte gör det.



Figur 6. Andel som känner sig trygga när man reser med kollektivtrafik, december 2024 – december 2025.
Källor: Upplevd kvalitet och Kollektivtrafikbarometern.

3.4.5 SL:s Trygghetscentral

Faktaruta

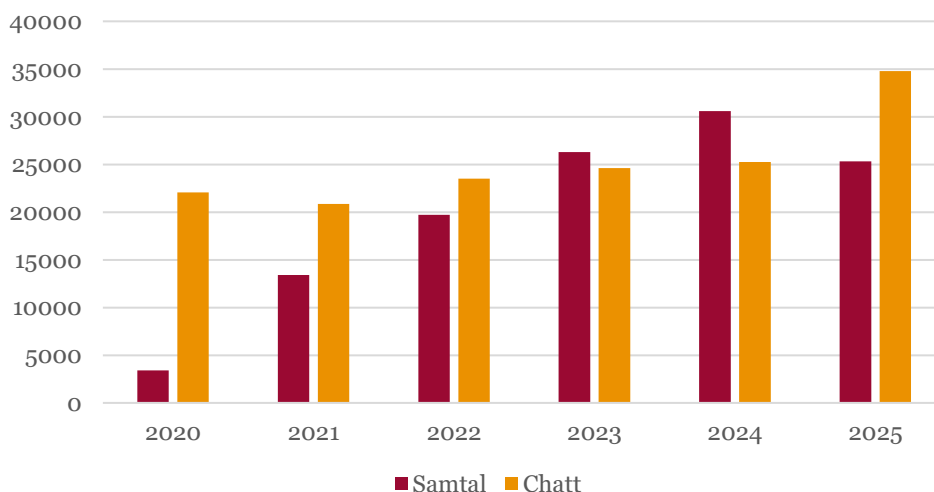
SL:s trygghetscentral, trygghetsnummer och chattfunktion

- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen och på sl.se
- Bemannad dygnet runt
- 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 utbildning avseende lagar, etik och moral, social hållbarhet, suicidprevention, avtalskunskap samt att jobba i publika miljöer. Därtill genomförs löpande utbildning om tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken (tillgänglighetsutbildning) samt kunskapskompletterande utbildningar såsom polisens utbildningar om pågående dödligt våld (PDV) samt anpassad arenautbildning riktad för arbete i kollektivtrafikmiljö.

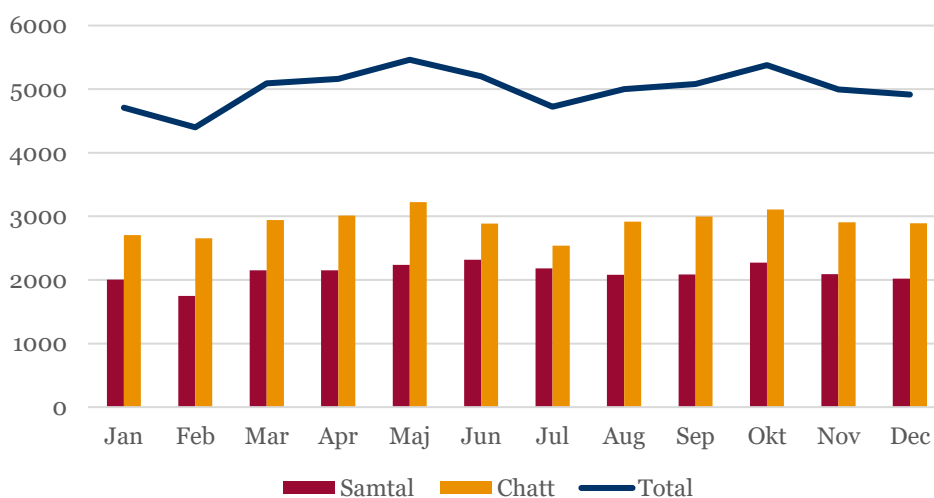
3.4.6 Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt

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

Trafikförvaltningen genomför löpande olika trygghetskampanjer i kollektivtrafiken samt via olika sociala plattformar. 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 Figur 7 och Figur 8 nedan för antal inkomna samtal och chattärenden. Tidigare år har vartenda samtal som ringts/chatt som startats av resenär redovisats oavsett om de tagits emot av trygghetsoperatör eller ej. Nu redovisas i stället antal resenärskontakter som lett till åtgärd av trygghetscentralen.



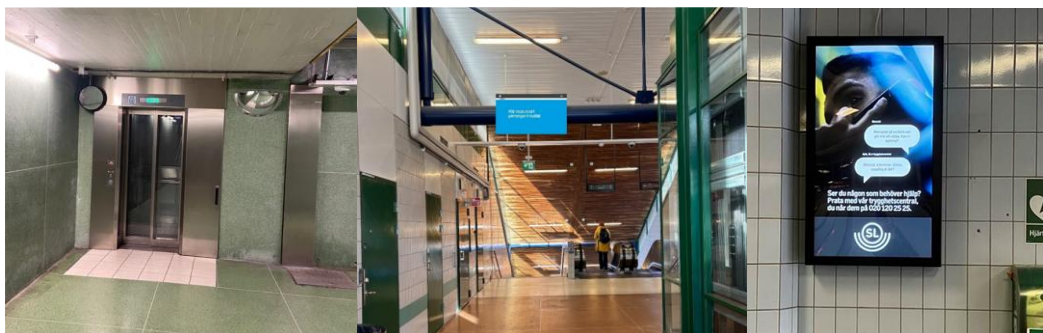
Figur 7. Antal resenärskontakter via telefon och chatt till Trygghetscentralen år 2020-2025.



Figur 8. Antal resenärskontakter via telefon och chatt till Trygghetscentralen, år 2025.

3.4.7 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

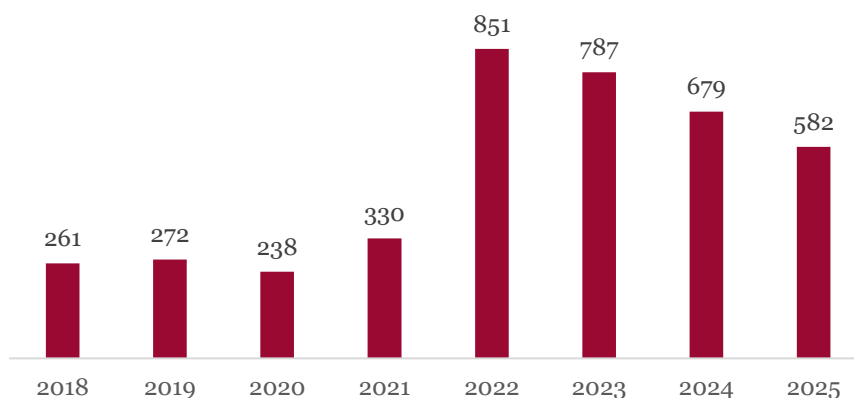
Under år 2025 har trafikförvaltningen haft fokus på projektet att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken med pilotförsök på olika trygghetslösningar/åtgärder på utvalda stationer. Inför implementeringsfasen har trafikförvaltningen ansökt och fått beslut om innovationsmedel från Region Stockholm. Pilotprojektet finansieras delvis via innovationsmedel från Region Stockholm och fick ta emot 2025 års Hållbarhetspris inom Region Stockholm med anledning av det innovativa arbetssättet och framtagna lösningar. Trygghetslösningarna som testas i piloten är trygghetsinformationsskärmar, medtittarmonitorer och siktspeglar enligt Figur 9 nedan.



Figur 9. Bilder på föreslagna åtgärder i stationsmiljö.

3.4.8 Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder

Arbetet med videoanalys i tunnelbanan fortgår i syfte att bidra till trafikförvaltningens övergripande säkerhetsmål; att minska andelen allvarligt skadade i kollektivtrafiken. Videoanalys är en AI-teknik som möjliggör detektion av särskilda händelser i trygghetskamerasystemet. Videoanalysen automatgenererar larm i trygghetskamerasystemet när en viss händelse inträffar på en tunnelbanestation. Larmen som är definierade och används idag är spårbeträdelse, person på vita linjen (en person som vistas mycket nära kanten till spårområdet) och person på bänk (en person som har varit stillasittande en längre stund). Lösningen är i bruk på 15 stationer i tunnelbanan och har bland annat bidragit till ökad kännedom om antalet personer som beträder spåren eller som somnar på perrongernas bänkar under nattetid. Trafikförvaltningen har utöver ovan även förvärvat kunskaper om avvikande beteende på perrongerna som skulle kunna vara signaler kopplat till suicidnära personer eller psykisk ohälsa. Med stöd av videoanalys har 39 suicidförsök förhindrats sedan lösningen implementerades.



Figur 10. Antal anmälda spårbeträdelsehändelser och föremål på spår per år i stationer med videoanalyslarm, 2018–2025.

Vidare fortsätter trafikförvaltningen att utveckla arbetet inom kamerateknik med att utöka kameror på nya platser samt uppkoppling av livevideo ombord på fordon. Under året har de äldre vagnarna på tvärbanan kopplats upp med realtidsbild till SL:s trygghetscentral. Ett fåtal tvärbanehallplatser och bussterminaler samt flertalet pendeltågsstationer som tidigare inte varit kamerabevakade har utrustats med kameror.

Under året har ett innovationsprojekt inletts för att utforska trafikförvaltningens och Regionens möjlighet att använda drönarteknik som en del i egendomsbevakningen. Projektet är delvis finansierat av Region Stockholms innovationsfond och inleddes under hösten med en studie med syfte att kartlägga förutsättningarna att använda drönare som hjälpmedel i bevakning av icke-publika miljöer. Studien ger också trafikförvaltningen en vägledning och rekommendationer om hur nästa fas i projektet kan genomföras; en praktisk pilotstudie på ett fåtal utvalda platser.

3.4.9 Suicidprevention i kollektivtrafiken

Det suicidpreventiva arbetet inom tunnelbanan bedrivs genom ett nära samarbete mellan trafikförvaltningen, Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention (NASP), Trafikverket och civilsamhället, med syftet att minska risken för suicid i den spårbundna trafiken. Arbetet omfattar både fysiska åtgärder, riktad kommunikation samt utbildning av personal.

Bland de viktigaste åtgärderna finns förstärkt säkerhetskommunikation på plattformar med tydligare markeringar och skyltning, samt utbildningen Trafik som stärker personalens förmåga att upptäcka och bemöta suicidala personer (ASOP). Dessutom pågår ett forskningsprojekt Blått Ljus, som undersöker hur ljussättning kan påverka beteenden, och planering av nödstoppknappar som ny skyddsåtgärd.

Sammantaget visar resultaten från de olika åtgärderna på gynnsamma effekter, ökad trygghet och en stärkt beredskap i hela kollektivtrafiksystemet. Arbetet utgör en viktig del av Regionens långsiktiga strategi för psykisk hälsa och trygg kollektivtrafik.

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, inklusive bytespunkter, till år 2035 (exklusive museala fordon och fartyg) och har tagits fram av trafikförvaltningen samt funktionshindersorganisationerna. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

- Planera resan.
- Köpa och använda biljett.
- Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga.
- Ta del av information.
- 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 (RiTill).

Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser, enligt i förväg valda och fastställda kriterier baserade på lagkrav och krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill). För att erhålla en rättvis viktning mellan bytespunkterna och trafikslagen viktas dessa utifrån antalet påstigande.

3.5.2 Utfall 2025, tillgänglighet

SL-trafiken har uppnått 88 procent tillgänglighet under 2025, vilket är en ökning från 86 procent för 2024. Ökningen beror huvudsakligen på eftersläpning i redovisning av utfasning av gamla tunnelbanevagnar samt uppföljande inventeringar av genomförda tillgänglighetsförbättringar efter ombyggnader på ett antal bytespunkter runt om i länet.

Under 2025 har en ny överenskommelse om samverkan mellan Region Stockholm samt funktionshinder- och pensionärsorganisationerna slutits. Ett förslag till lokal överenskommelse om samverkan mellan trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och organisationerna är under framtagande. Överenskommelsen omfattar även färdtjänstverksamheten och utgör ett viktigt forum för strategisk dialog och samordning i frågor som rör tillgänglighet och användbarhet i kollektivtrafiken.

Som en del av arbetet med budgetuppgdrag har innehåll i sociala konsekvensbeskrivningar tydliggjorts avseende funktionsrättskonsekvens vilket också har införts i relevanta mallar och processer. Syftet är att säkerställa att konsekvenser för personer med funktionsnedsättning beaktas i planering, beslutsfattande och genomförande av åtgärder. Genom införandet av

funktionsrättskonsekvens stärks trafikförvaltningens arbete med att integrera tillgänglighets- och funktionsrättsperspektiv i verksamheten.

3.5.3 *Utbildning i tillgänglighet*

Alla nya medarbetare på trafikförvaltningen utbildas i tillgänglighet. Utbildningen består dels av en digital informativ del, vilken är obligatorisk för samtliga anställda på trafikförvaltningen, dels av en praktisk del där kursdeltagarna själva får testa på hur det kan vara att exempelvis vara synnedsatt eller rullstolsanvändare. Den praktiska delen av utbildningen hålls i samverkan med funktionshindersorganisationernas utbildare på Spårvägmuseet. Under 2025 har beslut fattats att den praktiska delen inte längre ska vara obligatorisk för samtliga nya medarbetare, utan i stället valfri.

3.5.4 *Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken*

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2035. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, huvudsakligen i samband med större renoveringar av fartyg eller öppnandet av nya bryggor. För tillgängligheten inom sjötrafiken är samspelet mellan bryggor, fartyg och vattenstånd centralt, framför allt påverkar lutning på landgången vid på-/avstigning.

Under 2025 har tillgänglighetsarbetet fortlöpt, bland annat genom framtagande av kravställning för kommande upphandling av skärgårdstrafiken.

Pendelbåtstrafiken har uppnått 84 procent tillgänglighet för 2025, jämfört med tidigare 81 procent. Skillnaden förklaras till största delen med att linje 83 upphörde som pendelbåtlinje våren 2025 i samband med inrättandet av SL-zonen i skärgårdstrafiken¹². Därmed utgick ett stort antal bryggor från indikatorn.

3.6 **Socialt ansvar**

3.6.1 *Utbildning inom social hållbarhet*

Alla nya medarbetare på trafikförvaltningen genomför en obligatorisk digital utbildning i social hållbarhet. Den bygger på Region Stockholms hållbarhetspolicy och folkhälsopolicy. Utbildningen är ett komplement till Region Stockholms övergripande e-utbildningar i folkhälsa och hållbar utveckling.

3.6.2 *Hållbara leveranskedjor*

Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas på ett socialt hållbart sätt, där respekten för mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor är en självklar del av leverantörskedjan.

Under 2023–2024 publicerade Etisk Handel Sverige flera rapporter om mänskliga rättigheter vid tillverkning av spårfordon, elbussar och fordonsbatterier i Kina. Kartläggningarna, som trafikförvaltningen tillsammans med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter tog initiativ

¹² Införande av SL-taxa i sjötrafiken på sträckan Stockholm-Vaxholm/Rindö RS 2024-1075.

till, visar på allvarliga risker kopplade till bristande arbetsvillkor och kränkningar av mänskliga rättigheter.

Baserat på tidigare kartläggningar har trafikförvaltningen under 2025 följt upp efterlevnaden av uppförandekoden vid tillverkning av elbussar och batterier hos flera leverantörer. Granskningen har gett en fördjupad förståelse för situationen i olika produktionsländer och bidragit till ökad kunskap om riskerna i leverantörskedjorna.

I samarbete med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och Etisk Handel Sverige har trafikförvaltningen även tagit initiativ till en kartläggning av arbetstagares rättigheter generellt inom fordonsbranschen i Turkiet och Egypten. Syftet är att öka kunskapen om förhållandena i tillverkningsledet och att säkerställa att trafikförvaltningens krav och arbetssätt bidrar till en socialt hållbar utveckling. Resultatet av kartläggningen presenteras under 2026.

Vidare har trafikförvaltningen under 2025 deltagit i branschsamverkan för en gemensam vägledning inom social hållbarhet och elfordon. Arbetet leds av organisationen Svensk Kollektivtrafik och kommer fortsätta under 2026.

3.6.3 *Nya riktlinjer för social hållbarhet i upphandling*

Under våren har trafikförvaltningen uppdaterat sina riktlinjer för social hållbarhet i upphandling. Syftet med uppdateringen är att stärka arbetet för mänskliga rättigheter, goda arbetsvillkor och ett ansvarsfullt bemötande i hela leverantörskedjan.

De reviderade riktlinjerna omfattar de krav som ska tillämpas i olika typer av upphandlingar och är nu fullt ut anpassade till regionernas gemensamma uppförandekod för leverantörer samt de nya kontraktsvillkoren för tillbörlig aktsamhet.

En central nyhet är att riktlinjerna innehåller förtydligade krav på transparens och revisioner vid anskaffning av fordon eller komponenter som tillverkas i högriskländer. Därmed stärks kontrollen av leverantörskedjor med förhöjda risker för bristande arbetsvillkor eller kränkningar av mänskliga rättigheter.

Uppdateringen inkluderar också tydligare krav på utbildning i gott bemötande och suicidprevention, som är obligatorisk för all kundnära personal inom trafiken. Syftet är att skapa tryggare kollektivtrafik och säkerställa mer omtänksamt bemötande för resenärerna.

En ytterligare förbättring är att varje krav har tilldelats ett unikt ID-nummer, vilket möjliggör elektronisk hantering av avstegsansökningar och gör det enklare att följa upp och spåra tillämpningen av beslutad kravställning i projekten.

3.6.4 *Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken*

Under 2025 har trafikförvaltningen drivit projektet Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken med stöd från Region Stockholms innovationsfond. Syftet med projektet är att stärka barns rättigheter och trygghet i kollektivtrafiken genom att utveckla lösningar som bidrar till ett mer barnanpassat och empatiskt bemötande.

Under året har projektet genomfört dialoger och intervjuer med personal i trafiken och SL:s skolinformatörer för att samla in deras erfarenheter och behov. Eftersom personalen redan genomgår omfattande utbildningar i bemötande har projektet fokuserat på att ta fram lösningar som kompletterar och stärker det befintliga arbetet. Genom en tjänstedesignprocess utvecklas konkreta koncept som ska bidra till att barn möts med respekt, tydlig information och ett tryggt stöd i kollektivtrafiken. Ett av de första resultaten är förbättrad information till barn och föräldrar på sl.se.

Projektet har också identifierat utvecklingsbehov inom hantering av kundsynpunkter kopplade till barn, vilket har lett till att ett separat förbättringsarbete har startats internt. Under 2026 planeras implementering av fler lösningar, med målet att långsiktigt integrera barnperspektivet i trafikförvaltningens kvalitets- och utvecklingsarbete.

3.6.5 *Barnrättsveckan*

Under en vecka visades barns teckningar ombord i kollektivtrafiken, på SL:s digitala skärmar och på sl.se. Syftet var att uppmärksamma att FN:s barnkonvention firade fem år som svensk lag. Initiativet lyfte barns perspektiv och skapade engagemang kring barnens rätt till delaktighet och trygghet i kollektivtrafiken.

3.6.6 *Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken*

Under 2025 har trafikförvaltningen stärkt arbetet med social hållbarhet inom bygg- och anläggningsprojekten. Ett internt nätverk för social hållbarhet har fortsatt att träffas för att utbyta erfarenheter och driva frågor kopplade till arbetsrätt, trygghet och hållbara leveranskedjor. Trafikförvaltningen samverkar även med andra förvaltningar inom Region Stockholm för att driva gemensamt arbetssätt med krav och uppföljningar inom dessa områden.

Under året har särskilt fokus legat på att ta fram tydligare fokusområden och mål för arbetet med social hållbarhet i byggprojekt, i nära samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana. Trafikförvaltningen har även fördjupat sin samverkan externt genom dialoger med Skatteverket och Region Uppsala, med syfte att utbyta erfarenheter och stärka det gemensamma arbetet för att förebygga svart arbetskraft i byggsektorn.

Trafikförvaltningen har dessutom följt upp hur pågående och avslutade byggprojekt arbetar med sociala aspekter. Utvärderingen visar att många projekt, även de som påbörjades innan dagens krav på social hållbarhet infördes, integrerar sociala perspektiv i både planering och genomförande. Exempel på detta är:

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Sociala konsekvensbeskrivningar med fokus på barnperspektiv och folkhälsa.
- Förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Trygghetsskapande åtgärder vid stationer och byggarbetsplatser.

Genom detta arbete bidrar trafikförvaltningen till att utbyggnaden av kollektivtrafiken sker på ett ansvarsfullt, inkluderande och hållbart sätt, i linje med Region Stockholms övergripande mål för social hållbarhet.

4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

Trafikförvaltningens arbete inom HR-området syftar till att förvaltningen ska vara en hållbar, attraktiv och inlyssnande 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 lägger trafikförvaltningen grunden för en löpande dialog mellan arbetsgivare och medarbetare för att gemensamt utveckla verksamheten.

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel är:

- **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:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt.



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.

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 Region Stockholms policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

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

Vid utgången av 2025 var 1 202 personer anställda inom trafikförvaltningen, fördelat på 1 151 tillsvidareanställda samt 51 visstidsanställda (se Tabell 3 nedan). Antalet nyanställda externa medarbetare (tills vidare) under 2025 var 142. I Tabell 4 redovisas lönefördelningen.

Tabell 3. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2023 – 2025.

	2023	2024	2025
Antal i ledningsgrupp totalt	11	11	11
-varav män	7	7	7
-varav kvinnor	4	4	4
Antal chefer totalt	126	136	154
-varav män	61	69	76
-varav kvinnor	65	67	78
Antal tillsvidareanställda totalt	912	1 083	1 151
-varav män	420	516	565
-varav kvinnor	492	567	586

Tabell 4. Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2023–2025 (medellöner per 31 december).

	2023	2024	2025
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 6,2 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 5,0 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 3,4 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 0,5 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 0,3 % högre än männens	Kvinnornas löner är 1,1 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 9,5 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 5,9 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 7,3 % lägre än männens

4.2 Mål och indikatorer

I Tabell 5 nedan redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 5. Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2023–2025.

Mål och indikator	2023	2024	2025	Mål 2025 Region Stockholm
Totalindex HME	75	75	75	80

4.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen som identifierats inom personalområdet är att trafikförvaltningen inte ska klara av att kompetensförsörja i den utsträckning verksamhetens förändrade uppdrag ställer krav på. Den snabba förändringstakten i verksamheten ställer nya krav både på kompetens och arbetssätt. Förändringstakten innebär en ökad belastning på organisationen vilket 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 den allt högre konkurrensen om den kritiska kompetensen som ofta är nischade specialistroller. Om trafikförvaltningen inte lyckas riskerar det att ge negativa konsekvenser för såväl leverans som för arbetsgivarvarumärket.

4.4 Genomförda aktiviteter 2025

4.4.1 *Excellent arbetsgivare och topplacering i årets kartläggning av arbetsvillkor*

I Nyckeltalsinstitutets senaste kartläggning av arbetsvillkor, omfattande över 800 000 medarbetare inom 400 företag och organisationer, har trafikförvaltningen fått flera utmärkelser. Trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av rådande arbetsvillkor i svenskt arbetsliv. Dessutom utses trafikförvaltningen till en av Sveriges mest attraktiva och hållbara samt jämställda arbetsgivare inom alla branscher (AVI® och JÄMIX®). Trafikförvaltningen får även utmärkelsen "Bäst i branschen" för regioner då förvaltningen har uppnått högsta resultat i JÄMIX® av alla medverkande regioner.

4.4.2 *Kompetensförsörjning*

För att långsiktigt kunna attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens samt ställa om arbetssätt i önskad takt, arbetar trafikförvaltningen systematiskt med kompetensförsörjningen. I det ingår att varje avdelning, parallellt med verksamhetsplaneringen, kompetensplanerar inför kommande år. Kompetensplaner arbetas fram på samtliga nivåer i verksamheten och uppföljning sker via indikator "Andel avdelningsvisa kompetensplaner", vilken för 2025 ligger på 100 procent.

4.4.3 *Lärande kultur, handlingsbara värderingar och kompetensutveckling*

För att klara kompetensförsörjningen behöver värdegrunden genomsyra verksamheten. Under året lanserades en ny paketering av värderingarna för att stödja verksamheten i arbetet med att hålla värderingarna levande i vardagen och skapa förutsättningar för en lärande kultur.

Utbudet av kvalitativt lärandematerial har utökats genom LinkedIn Learning. Alla anställda har tillgång till LinkedIn Learning, en digital utbildningsplattform som möjliggör för individen att själv driva sitt eget lärande. Under året har skraddarsydda så kallade "learning paths" (lärvägar) tagits fram för att möta kompetensbehov i verksamheten. Därtill har ett digitalt verktyg för att främja lärande och stötta den psykologiska tryggheten i gruppen erbjudits verksamhetens chefer under året.

4.4.4 *Omställningsfonden*

Informationsinsatser gentemot chefsgruppen har genomförts under året för att öka kunskapen om möjligheterna med omställningsfonden med målsättningen att öka ansökningarna.

4.4.5 *Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan*

Under året har en kampanj genomförts med temat "Kollektivtrafiken: så funkar det". Syftet med arbetet är att bygga kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare och väcka

intresse för arbetsplatsen externt, men också att skapa stolthet internt. Detta har resulterat i en markant ökning avseende kännedom, interaktioner med trafikförvaltningens material, ansökningar samt anställningar jämfört med samma period föregående år.

4.4.6 *Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt*

Inom trafikförvaltningen har rekryteringsbehovet ökat de senaste tre åren mot bakgrund av den pågående konsultväxlingen. Mot denna bakgrund har trafikförvaltningen sett behov av att utveckla och kvalitetssäkra rekryteringsprocessen för att öka sina möjligheter att attrahera och rekrytera nya medarbetare – men utan att rekryteringsprocessen upplevs som tungrodd av dess chefer. Ett kompetensbaserat arbetssätt genomsyrar rekryteringsprocessen vilket minskar risken för ofrivillig diskriminering. En aktiv åtgärd är att genom stickprov följa upp processefterlevnaden med fokus på kravprofil, urval och rekryteringsgrupp. Chefsutbildning i kompetensbaserad rekrytering har genomförts vid två tillfällen under året.

4.4.7 *Studenter och unga talanger*

När högskoleingenjörer väljer attraktiva arbetsgivare är trafikförvaltningen även under 2025 med på tio i topp-listan bland de arbetsgivare som högskoleingenjörer uppfattar som mest attraktiva, både i kategorin studenter och "young professionals" (4–8 års erfarenhet). För femte året i rad har trafikförvaltningen fått utmärkelsen Karriärföretag. Hela 20 procent av årets ex-jobb och LIA¹³-praktik har lett till anställningar.

4.4.8 *Hållbar arbetsgivare – kartläggning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön*

OSA¹⁴-kartläggningen är Region Stockholms främsta verktyg för att få en samlad bild över arbetsmiljön på sina arbetsplatser. Under 2025 har en ny leverantör av verktyget tagit över vilket tillgängliggör rapporterna snabbare än föregående år och som därmed ger verksamheten längre tid för dialog kring resultat, riskbedömning samt framtagande av relevanta åtgärder/handlingsplaner. Handlingsplaner arbetas fram på samtliga nivåer i verksamheten. Uppföljning sker via indikator "Andel avdelningsvisa handlingsplaner OSA-kartläggning" med ett utfall för 2025 som ligger på 100 procent.

4.4.9 *Systematiskt arbetsmiljöarbete*

Den årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet genomförs av verksamhetens chefer i dialog med sina medarbetare under hösten varje år i arbetsmiljömodulen i Stödet. Uppföljningen för 2025 visar upplevelsen av att styrning och ansvar fungerar väl inom SAM, att SAM är till största delen etablerat och formell efterlevnad och stöd är starkt. Behov finns att utveckla uppföljning och kontroll.

Fem olika teman för arbetsplatsträff (APT) är framarbetade och implementeras under året. Syftet är att skapa en bra grund för information och dialog om systematiskt arbetsmiljöarbete i medarbetargrupperna.

¹³ Lärande i arbete.

¹⁴ Organisatorisk och social arbetsmiljö.

4.4.10 *Avvikelsehanteringssystem arbetsmiljö och miljö*

För att förbättra den systematiska uppföljningen av arbetsmiljö och miljö på trafikförvaltningen pågår lansering av tre (3) instanser av ett avvikelsehanteringssystem:

1. IA-systemet¹⁵ - Olycksfall och tillbud för medarbetare inom trafikförvaltningen.
2. BIA-systemet¹⁶ - Arbetsmiljö- och miljöavvikelser i projekt där trafikförvaltningen är byggherre (en instans inom IA för byggbranschen).
3. TRIA-systemet¹⁷ - Miljö- och trafikavvikelser hos våra trafikutövare och underhållsleverantörer (en instans inom IA för transportbranschen).

4.4.11 *Hälsofrämjande arbete – i samverkan*

Trafikförvaltningen vill verka för en hållbar arbetsmiljö och genom hälsofrämjande åtgärder nå ännu lägre sjuktal. Under 2025/2026 genomför trafikförvaltningen flera utbildningar för att stärka samverkan mellan chefer, skyddsombud och hälsoinspiratörer i det gemensamma arbetsmiljöarbetet. Utöver samverkan ligger fokus på rollförståelse och att stärka det hälsofrämjande och förebyggande perspektivet.

Stress och brist på återhämtning är en identifierad arbetsmiljörisk. Som en del i trafikförvaltningens satsning på psykisk hälsa 2025–2026 har förvaltningen under året bjudit in till olika föreläsningar: "Psykisk hälsa – livets viktigaste ämne", "Vaccin mot stress" och "Återhämtning".

4.4.12 *Mångfald på arbetsplatsen*

Ett långsiktigt arbete för att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom trafikförvaltningen pågår och har fortsatt under 2025. Arbetsplatsträffmaterial (APT-material) har tagits fram som stöd i det lokala arbetet med den regionsgemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier. Arbetet med att utveckla en lärande kultur baseras på teori om psykologisk trygghet och vikten av att allas perspektiv är viktiga och behövs.

¹⁵ Informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁶ Byggbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁷ Transportbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

5 Fortsatt framåt med minskad klimatpåverkan och mindre buller

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:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Jämställdhet.



Mål 6. Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla.



Mål 7. Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla.



Mål 9. Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



Mål 13. Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.



Mål 14. Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling.



Mål 15. Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstörelsen samt hejda förlusten av biologisk mångfald.

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. Förvaltningen arbetar också aktivt för en minskad negativ miljöpåverkan från egna verksamheten på många sätt.

Ett exempel är handlingsplan för grön omställning med mål att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan med minst 50 procent till 2030 relativt 2019. Detta innebär att verksamheten behöver använda 40 procent mindre energi 2030 än 2019, för att producera motsvarande mängd trafik. Systematiskt arbete med att reducera energianvändningen är fokus.

Mål och verktyg har tagits fram för det systematiska energiledningsarbete som behöver genomföras inom alla trafikslag och dess fordon, infrastruktur, depåer samt pendeltåg- och tunnelbanestationer. Därtill har förutsättningarna avseende energiledningsarbetet stärkts, till exempel genom tydliggörande av krav i trafik- och driftavtal. Effektivitet, träffsäkerhet, transparens och erfarenheter sprids med datadrivna metoder och verktyg. Dessutom innebär energisparåtgärder minskad förslitning på förvaltningens anläggningar.

Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. Arbetet med att fortsätta minska lokala luftemissioner fortsätter med det storskaliga införandet av elbussar, vilka kommer att bidra ytterligare 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 och följer utvecklingen av ISO 14001:2026. Därmed kommer miljöledningssystemet att anpassas för att säkerställa fortsatt relevans, regelefterlevnad och ett stärkt arbete med miljö i linje med de nya kraven inom fastställd övergångsperiod.

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen.
- Energieffektivisering i trafik och fastigheter.
- Klimatpåverkan från energianvändning (Scope 1 och Scope 2)¹⁸.
- Klimatpåverkan och resursanvändning vid byggnation (Scope 3).
- Klimatanpassning och klimatrisker.
- Att reducera buller, vibrationer och stomljud från spårtrafiken.
- Miljöpåverkan från val och användning av varor och kemiska produkter.
- Återbruk/cirkulär ekonomi.

I följande avsnitt beskrivs aktiviteter och resultat för år 2025.

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

¹⁸ Läsaren hänvisas till kap. 5.3.1.

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 ansvarar för 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 restiderna 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 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 kollektivt.

5.2.2 *Trafikanalyser för ökat kollektivt resande*

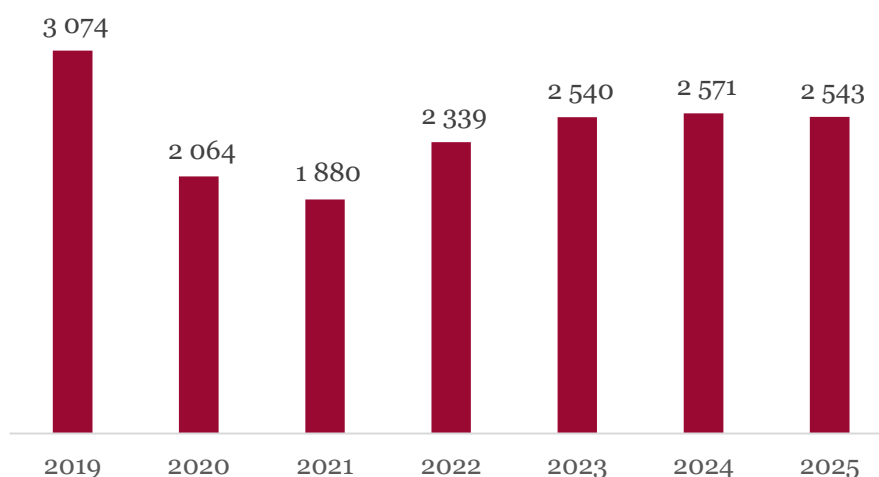
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in och viktas 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 2025 har resandet i länet stabiliserats på 83 procent jämfört med 2019. Den som har möjlighet att jobba hemifrån gör det två dagar per vecka. Distansarbete och nya beteenden efter pandemin bidrar till minskat resande med kollektivtrafik. Betydligt färre reser med SL dagligen jämfört med 2019. En del resor som tidigare skedde med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller genomförs inte alls.

Kollektivtrafikens marknadsandel och färdmedelsandel har följts upp löpande med webbundersökningen Kollektivtrafikbarometern sedan 2020. Marknadsandelen för helår 2025 är 46 procent av alla motoriserade resor, en procentenhet lägre än 2024, främst på grund av låga nivåer under sommaren.

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin och att locka tillbaka resenärerna samt att få potentiellt nya resenärer. Figur 11 visar hur resandet har utvecklats under åren 2019–2025.



Figur 11. Resande med kollektivtrafiken 2019–2025, antal påstigande en vanlig vintervardag (tusental).

5.2.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten bland resenärer följdes under 2025 med ombord undersökningen Upplevd kvalitet som huvudkälla. Undersökningen görs via enkäter ombord på fordonen till cirka 13 000 resenärer varje månad. Nöjdheten med resan minskade något under 2025. Efter en svag uppgång 2024 har nöjdhetsnivån minskat med en procentenhet under 2025, och landar på 79 procent nöjda resenärer. Det är främst årets första månader som hade ett lågt resultat, kring 76 procent. Under andra halvan av året har det stabiliserats kring 80 procent, vilket är i linje med resultaten före pandemin. Resultatet 2025 är en procentenhet lägre än 2024, fem procentenheter lägre än toppnoteringen 2022 och under målet 80 procent nöjda resenärer. Utfallet för buss är något under målnivån och för pendeltåg mycket under målnivån. Tunnelbana, lokalbana och sjötrafik ligger över målnivåerna, med särskilt höga betyg för sjötrafik.

Tabell 6. Mål och utfall för nöjdhetsindikatorer i kollektivtrafiken 2025

Indikator	Mål 2025	Ackumulerat 2025	Utfall jämfört med mål
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	80	79	↓
Nöjda resenärer – Tunnelbana	80	86	↑
Nöjda resenärer – Pendeltåg	79	61	↓
Nöjda resenärer – Lokalbana	86	88	↑
Nöjda resenärer – Buss	78	75	↓
Nöjda resenärer – Pendelbåt	92	97	↑
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	94	95	↑

5.3 Minska klimatpåverkan

Kollektivtrafiken utgör den del av Region Stockholms verksamheter som använder mest energi. Enbart kollektivtrafikdriften står för ungefär 75 procent av Region Stockholms beräknade klimatpåverkan inom Scope 1, Scope 2 och indirekta utsläpp uppströms i värdekedjan vid energiproduktionen (så kallad Scope 3, kategori 3).

Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 inom trafikförvaltningens verksamheter handlar framför allt om energieffektivisering av tillgångar och elektrifiering av trafikdrift. Inom Scope 3 handlar det om åtgärder för att minska klimatpåverkan inom bygg- och anläggningsverksamheten, återbruk, förbättrat underhåll och att andra inköp ska minska.

Klimatmål:

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035¹⁹.

Indikatorer:

- Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
- Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar.

Mål 2025:

Indikator - Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
29 procent minskning jämfört med basår 2019.

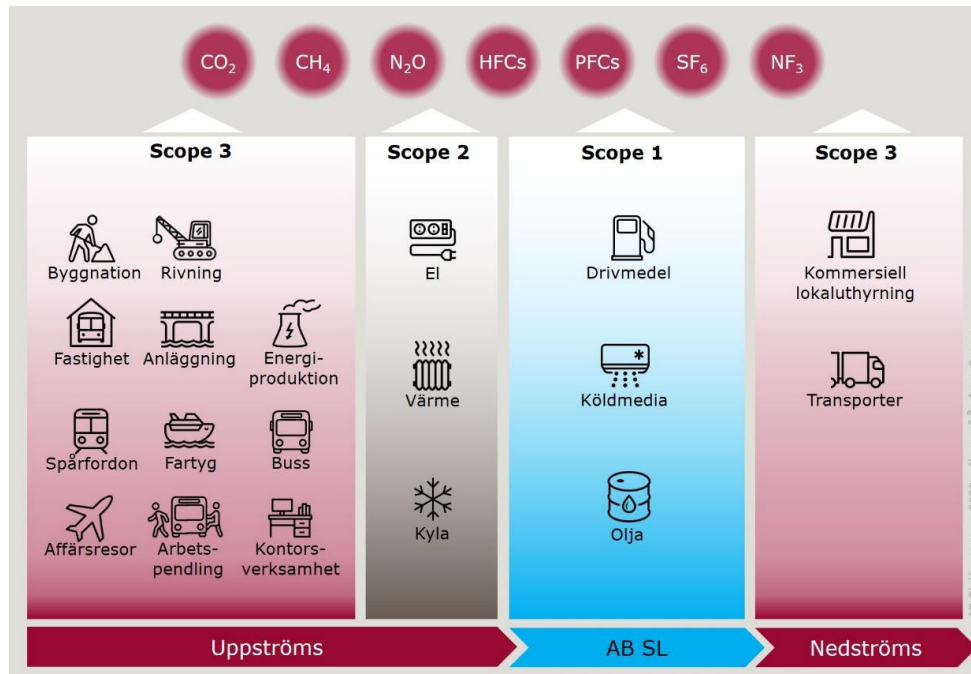
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
19 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

Indikator - Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
Utfallet visar en 36 procents minskning jämfört med basår 2019 för trafikförvaltningen. Indikatorn målsätts och följs upp på koncernnivå inom Region Stockholm, och innefattar Scope 1, merparten av Scope 2 och delar av Scope 3. Nedbrutet mål för trafikförvaltningen saknas.

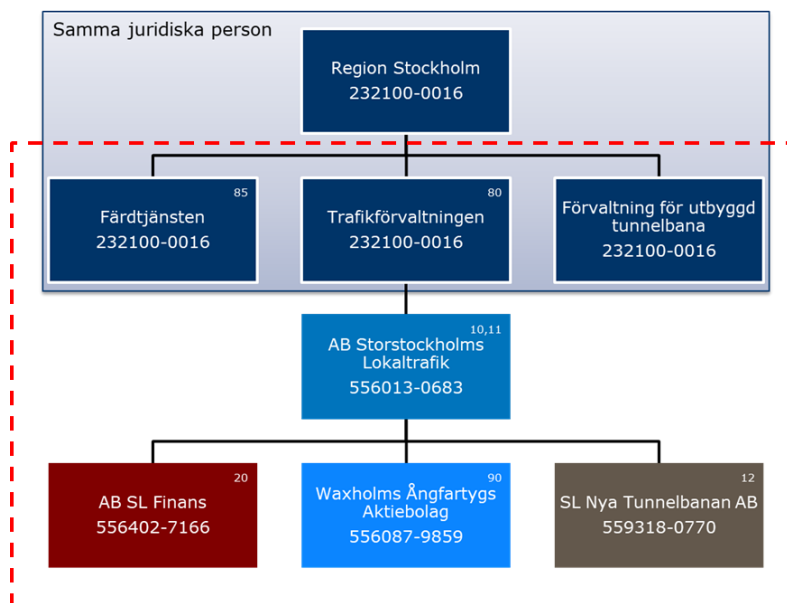
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
Utfallet visar en 22 procents ökning jämfört med 2019. Ny basårsmätning inom Region Stockholm genomförs under år 2026. I Figur 12 ses en schematisk illustration av AB SL-koncernens och färdtjänstens klimatpåverkan inom Scope 1, 2 och 3.

¹⁹ Budget 2025 för Region Stockholm RS 2024-0217.



Figur 12. Schematisk bild över AB SL-koncernens och färdtjänstens totala klimatpåverkan i Scope, 1, 2, 3 enligt GHG-protokollet.

Klimatberäkningar görs i enlighet med Greenhouse Gas Protocol²⁰ (GHG-protokollet) och omfattar samtliga bolag inom AB SL-koncernen, trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och färdtjänsten, se Figur 13.



Figur 13. Omfattning av klimatberäkningen för AB SL-koncernen och färdtjänsten.

²⁰ [Greenhouse Gas Protocol](#).

Trafikförvaltningen jobbar aktivt för att förbättra kvaliteten på indata och beräkningsmetodik för kvantitativa data, framför allt gällande beräknade utsläpp inom Scope 3 där det finns stora osäkerheter och antaganden. Klimatredovisningen visar på storleksordningar från olika utsläppskällor och ska ge stöd för att verksamheterna ska kunna förstå och prioritera i klimatarbetet framåt, vilka kategorier och utsläppskällor som är betydande och vilka nyckelåtgärder som behöver genomföras och budgeteras.

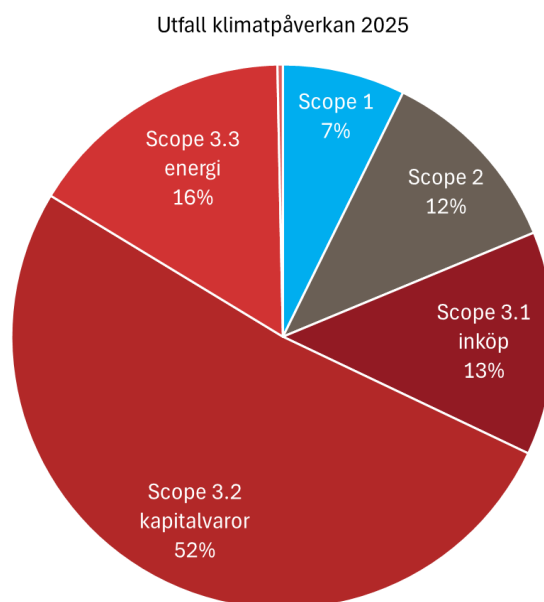
Resultatet presenteras i Tabell 7 och Figur 14. För mer detaljerat diagram, mer information, inklusive ingående data per kategori, beräkningsmetoder och tillhörande antaganden, hänvisas till Bilaga 1 och interna underlag.

*Tabell 7. AB SL-koncernens och färdtjänstens sammanfattade beräknade växthusgasutsläpp enligt GHG-protokollet Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden och i jämförelse med föregående år. *År 2024 har justerats jämfört med förra året, då även färdtjänsten inkluderas i samma summering.*

Beräknade totala utsläpp per Scope (ton CO ₂ -ekvivalenter)	2024	2025
Scope 1 växthusgasutsläpp	34 239	21 990
Scope 2		
- Platsbaserade utsläpp ²¹	46 942	34 557
- Marknadsbaserade utsläpp ²²	8 273	11 845
Scope 3 utsläpp (betydande)	267 078	244 910
TOTALT		
- Totala växthusgasutsläpp – Platsbaserade	348 259	301 458
- Totala växthusgasutsläpp - Marknadsbaserade	309 590	278 746

²¹ Beräknar energiförbrukningen baserat på den genomsnittliga emissionsfaktorn för den geografiska plats där energin förbrukas. Denna metod ger en bild av den faktiska påverkan på miljön i det specifika geografiska området.

²² Beräkningen tar hänsyn till den inköpta elektricitetens ursprung och tillåter organisationer att redovisa sin inköpta energi från ursprungsmärkta och förnybara energislag. Om elen ej är ursprungsmärkt används emissionsfaktorn för nordisk residualmix.



Figur 14. Diagram som illustrerar AB SL-koncernens och färdtjänsten klimatpåverkan enligt Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden.

De totala beräknade utsläppen är lägre 2025 jämfört med år 2024.

Störst förändringar för året inom Scope 1 utgörs av:

- Minskade utsläpp i sjötrafiken på grund av övergång till HVO²³.
- Minskade totala utsläpp av busstrafiken till följd av elektrifiering och ersättning av RME²⁴ med HVO.
- Lägre inrapporterad mängd drivmedel från underhåll.
- Lägre inrapporterad mängd köldmedieläckage från trafikutövare²⁵.

Störst förändringar inom Scope 2 utgörs av:

- Energieffektivisering av egna fastigheter och trafikslag.
- Lägre emissionsfaktor för el²⁶.

Störst förändringar inom Scope 3 utgörs av:

- Betydligt ökat inköp av bussar (523 nya el- och biodieselbussar 2025).
- Lägre investeringskostnader för bygg- och anläggning inom trafikförvaltningen.
- Förbättrad beräkningsmetodik för förvaltning för utbyggd tunnelbanas bygg- och anläggningsverksamhet.
- Högre underhållskostnader för anläggning.

²³ Hydrerad vegetabilisk olja.

²⁴ Rapsmetylester.

²⁵ Uppgifter avseende köldmedieläckage från tunnelbanefordon fattas.

²⁶ Ny beräknad emissionsfaktor för nordisk elmix. [Emissionsfaktor för nordisk elmix år 2021 – 2023: Direkt och indirekt klimatpåverkan med hänsyn tagen till import och export samt beräkning av andelen förnybart](#), IVL 2025.

- Lägre inrapporterad mängd energi, drivmedel och avfall från trafikförvaltningens investeringsprojekt.
- Lägre emissionsfaktor för el.

Under 2025 har trafikförvaltningen vidareutvecklat beräkningsmetodiken. För detaljer, se Bilaga 1.

5.3.1 Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

Indikator:

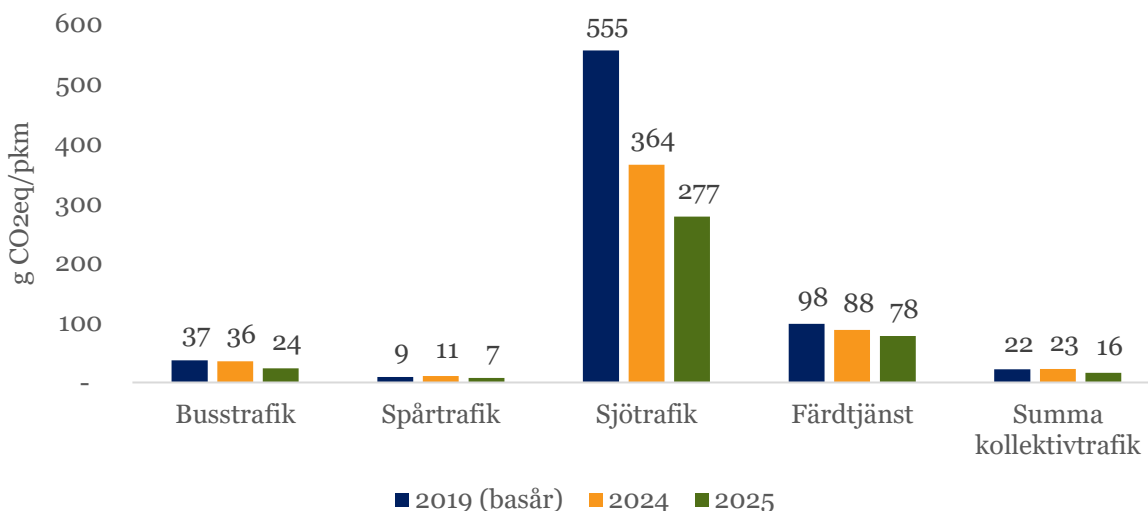
Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik har till år 2035 minskat med 75 procent jämfört med år 2019²⁷ (gCO₂/person-km).

Mål 2025:

20 g CO₂-e/pkm.

Utfall 2025:

16 g CO₂-e/pkm, 27 procent förändring jämfört med basår 2019.



Figur 15. Beräknad klimatpåverkan per personkilometer för kollektivtrafiken uppdelat per trafikslag och i jämförelse med föregående år samt basåret (g CO₂e/pkm). Utsläppen för kollektivtrafiken omfattar växthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, och Scope 3 kategori 3.

Figur 15 ovan visar att kollektivtrafiken sammantaget släppte ut 16 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer, vilket innebär en minskning med 30 procent jämfört med 2024 samt 27 procent jämfört med basåret 2019. Minskningen kan delvis förklaras med förändrad

²⁷ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515. Växthusgasutsläppen omfattar Scope 1, Scope 2 och Scope 3 kategori 3 från energi och drivmedelsanvändning för framdrivning av fordon.

emissionsfaktor för att beräkna elanvändningens klimatpåverkan, vilket nu är 35 procent lägre än tidigare²⁸. Därtill har prioriteringen av förnybara drivmedel med låga utsläpp inom busstrafiken samt elektrifieringen bidragit till det förbättrade resultatet.

Busstrafikens utsläpp per personkilometer har minskat 33 procent jämfört med 2024 och uppgår nu till 24 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer. Utsläppen ligger därmed 36 procent lägre än basåret 2019. Minskningen beror bland annat på att stora volymer RME har ersatts med HVO under året, som har en 53 procent lägre utsläppsfaktor. En annan betydande faktor är den fortsatta elektrifieringen av busstrafiken. Trots vissa förseningar i driftsättningen av elbussar i flera avtal²⁹ har 334 nya elbussar satts i trafik under året, vilket har möjliggjort utfasning av äldre förbränningsmotorbussar och därmed minskat klimatpåverkan och förbättrad energieffektiviseringen.

Spårtrafikens utsläpp per personkilometer har minskat till 7 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer under 2025, vilket är lägre än såväl 2024 som 2019, då motsvarande utsläpp var 11 respektive 9 gram per personkilometer. Förändringen inom spårtrafiken kan mestadels förklaras av den lägre utsläppsfaktorn för elen, eftersom minskningen överväger den ökade energianvändningen inom delar av spårtrafiken.

Sjötrafiken och färdtjänsten är fortsatt de trafikslag som har högst utsläpp per personkilometer, framför allt på grund av ett kvarstående beroende av fossila drivmedel. Sjötrafikens utsläpp har dock minskat från 364 till 277 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer, vilket motsvarar en minskning med 24 procent jämfört med 2024. Det är en halvering av utsläppen jämfört med basåret 2019. Minskningen är främst en effekt av att HVO används i allt större utsträckning inom sjötrafiken.

Färdtjänstens utsläpp uppgick till 78 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer 2025, vilket är en minskning med 12 procent jämfört med 2024 (88 gram per personkilometer) och 21 procent jämfört med basåret 2019 (98 gram per personkilometer).

En detaljerad redovisning av nyckeltalen per trafikslag presenteras i Bilaga 1.

5.3.2 Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 – Energieffektivisering

Under 2025 har få åtgärder som minskar klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 genomförts. Fastställande av handlingsplan för grön omställning inklusive budget och resurser med energispecialistkompetens har varit viktiga frågor som har behövt föregå operativ implementering.

Faktorer som bidrar till att energi- och kostnadseffektivitet hålls hög över tid är ekonomiska drivkrafter kompletterat med krav i trafik- och driftavtal, systematisk energiledning,

²⁸ Genomsnittliga utsläppsfaktorn för nordisk elmix för perioden 2016-2018 var 90,4 kg CO₂ e/MWh medan genomsnittet för perioden 2021-2023 var 59 kg CO₂ e/MWh.

²⁹ E42 Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna, E45 Handen samt Nynäshamn samt E45 Tyresö.

energispecialistkompetens samt samverkan om sensordata med analys från fordon, fastighetsautomation och elinfrastruktur.

På en övergripande nivå omfattar dessa åtgärder bland annat optimering av elektrifiering av bussflottan, färdtjänsten och sjötrafiken, investeringar eller ersättningsinvesteringar i energiintensiva system inom fastigheter, spårinfrastruktur och SL:s fordon, samt pilotåtgärder i trafikutövers fordon och utförda trafik.

5.3.3 Åtgärder för att minska klimatpåverkan och resursanvändning inom värdekedjan (Scope 3)

Åtgärder för att minska klimatpåverkan genomförs inom olika delar av verksamheten, både hos trafikutövare, inom underhåll och investeringar.

Drygt 30 procent av pågående investeringsprojekt anger att de genomfört specifika åtgärder i syfte att minska klimatpåverkan inom byggprocessen. Sju av 28 investeringsprojekt anger att dessa medfört extra kostnader, mellan 250 000 kr och 10 000 000 kr.

Några goda exempel på insatser som genomförts under året är:

- Projekt Södra Götgatan har avtal med Stockholms stads Masslogistikcenter för lokal återvinning av schaktmassor och minskade byggtransporter.
- Ny typbyggnadslösning för personallokaler för trafikutövare framtagen med trästomme och sedumtak.
- I projekt Norra Danviksbron kommer 50 procent av brons ståluppbyggnad utföras med klimatneutralt stål (SSAB Zero stål).
- I projekt ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå har ansvarsfull projektering medfört avsevärt minskat ytbehov och därmed resurseffektiviserad byggmaterialanvändning.
- I projekt Tvärbanan Kistagrenen har en delsträcka projekterats med reducerat betongbehov och energieffektivisering.
- I projekt rivning av Brommadepån har demontering av material och produkter genomförts för återbruk genom bortskänkning och försäljning.
- I projekt utbyggnad av Vallentunadepån har projektledningen fastställt ett klimatmål om 50 procents minskning jämfört med ett business-as-usual scenario.
- I projekt för Ny färjeterminal på Skeppsbrokajen ska terminalbyggnaden miljöcertifieras enligt Miljöbyggnad Brons där bland annat en minskad klimatpåverkan ingår. Vid terminalen planeras även förberedelse för framtida laddning av elfartyg.
- I samband med ett avslut av ett busstrafikavtal har trafikutövaren tillsett att uniformer samlades in för återbruk, varav cirka 2 000 plagg gick till räddningstjänsten vid fronten i Ukraina, cirka 7 000 plagg återbrukats inom andra avtal.
- En underhållsentreprenör uppger att man övergått till 100 procent HVO i arbetsfordonen i förtid utöver avtalskrav.

5.4 Energianvändning

Stockholms kollektivtrafiks energianvändning är omfattande. Totala energianvändningen för 2025 uppgick till cirka 1 334 GWh. Den redovisade energianvändningen motsvarar samma systemavgränsning som de redovisade växthusgasutsläppen enligt Scope 1 och 2, så som redovisats i avsnitt 5.3.2. Enligt den marknadsbaserade metoden³⁰ för att beräkna förnybar energi, uppgår 93 procent av energianvändningen från förnybara energikällor¹³.

Även förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el bidrar till koldioxidutsläpp från ett livscykelperspektiv. För att minska utsläppen krävs minskad energianvändning och att klimatpåverkan från den el, värme och drivmedel som används i verksamheten har låga emissioner. Därför är energieffektivisering en prioriterad åtgärd för att minska de faktiska växthusgasutsläppen samt att verksamheten säkerställer att ny el och bränslen produceras med låg klimatpåverkan.

Under hösten har två energispecialister anställts. De samordnar verktygen i handlingsplan för grön omställning till operativt genomförande, i samverkan med energispecialister från trafikutövare och driftentreprenörer. Fokus i genomförandet ligger på framtagande av energisparåtgärder. En analytiker för datainhämtning och analys av sensordata från energimätare och energipåverkande system har handlats upp under senhösten. Fokus läggs på ett flertal prioriterade initiativ som ska underlätta beslutsfattande, optimering och att sprida lyckade energisparåtgärder till många fler implementeringar.

Ett utvecklingsarbete för att testa och optimera ett antal energisparåtgärder har inletts under året. Syftet med åtgärderna är att säkerställa en god komfort för bussresenärer samtidigt som bussens räckvidd mellan laddningar hålls jämnare och högre med målsättning att kunna installera mindre batterier. Utvecklingsarbetet är ett samarbete med KTH och busstrafikutövare samt medfinansieras av Energimyndigheten, och sträcker sig till och med 2029.

5.4.1 Energieffektivisering i trafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa.

Indikator om energieffektivisering:

Energianvändningen i kollektivtrafiken ska minska med 40 procent till år 2030 samt med 50 procent till år 2035 jämfört med år 2019³¹ (kWh/sittplatskilometer³²).

³⁰ Marknadsbaserade metoden innebär att förnybar energi och växthusutsläppen inom Scope 2 beräknas med inköpt elektricitet med elcertifikat om förnybar energi och ursprungsgarantier. Den faktiska klimatpåverkan räknas bättre och mer korrekt enligt platsbaserade metoden.

³¹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515.

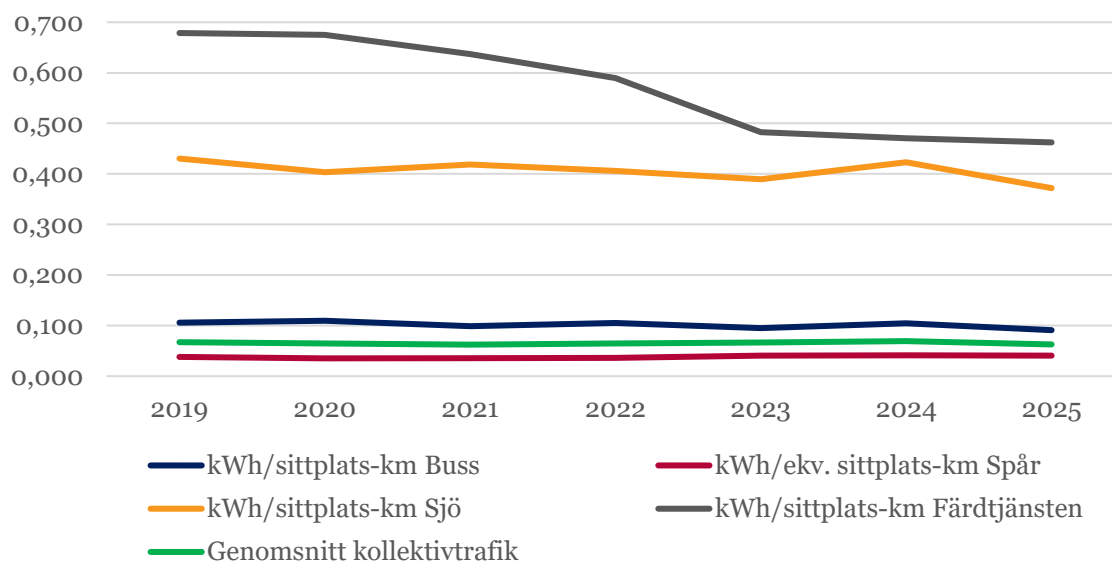
³² Sittplatskilometer är ett mått på hur som beskriver den totala kapaciteten för sittplatser över en viss sträcka, och räknas ut genom att multiplicera antalet kilometer ett fordon kör med dess totala antal sittplatser. Det är viktigt att komma ihåg att stående resenärer inte räknas in, vilket kan göra det missvisande för att beskriva verklig beläggning (personkilometer).

Mål 2025:

12 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

0,062 kWh/sittplatskilometer, 8 procent minskning jämfört med basår 2019.



Figur 16. Årlig energianvändning per sittplatskilometer per trafikslag år 2019–2025.

Figur 16 ovan visar minskningen i energianvändningen för den producerade trafiken över tid. Den totala beräknade energianvändningen inom kollektivtrafiken uppgick totalt till cirka 1 128 GWh vilket innebär en minskning med 8 procent jämfört med 2019 (1 224 GWh)¹⁵ och 6 procents minskning jämfört med 2024 (1 206 GWh). Energieffektiviseringen, som mäts i kilowattimmar per sittplatskilometer, minskade med 7 procent 2025 jämfört med basåret 2019 (10 procent minskning jämfört med 2024). Det övergripande målet var en minskning med 12 procent 2025 jämfört med 2019, vilket innebär att målet inte uppnåts. Utfallet påverkas bland annat av uppdaterad beräkningsmodell för pendeltågen och högre andel tomkörningar inom vissa spårtrafikslag. För att nå målet framåt planeras åtgärder såsom ökad användning av elmätare i pendeltågsflottan, minskade tomkörningar och fortsatt elektrifiering och energieffektivisering. För att se nedbrutna nyckeltal per trafikslag, se Tabell 7 i Bilaga 1.

För att följa energieffektiviteten på jämförbart sätt i takt med att nya fordonstyper införs i trafiken, har måttet sittplatskilometer justerats för 2025 och bakåt till år 2019. Från 2025 följs spårtrafikens energieffektivitet upp genom ekvivalenta sittplatskilometer. Detta gäller framförallt tunnelbanan, där ombyggda C20 vagnar och nya C30 vagnar succesivt ersätter äldre fordon, samt Roslagsbanan, där nya X15p fortsätter ersätta äldre X10p tåg. Äldre fordon har generellt sett fler sittplatser men har mindre effektiva resenärsflöden och anpassningar

för personer med funktionsnedsättning. Måttet ekvivalenta sittplatskilometrar kompenserar för dessa förändringar och ger bättre jämförbarhet över tid och mellan spårtrafikslag. Busstrafikens energianvändning har minskat med 14 procent jämfört med 2024 (19 procent minskning jämfört med 2019) och uppgick till 528 GWh, främst tack vare fortsatta elektrifieringen av bussflottan, ersättningen av äldre mindre energieffektiva bussar samt åtgärder enligt handlingsplan för grön omställning. Energieffektiviteten förbättrades med 14 procent jämfört med 2024 från 0,105 till 0,09 kilowatttimmar per sittplatskilometer, vilket motsvarar en ökning av energieffektiviteten med 15 procent jämfört med 2019.

Den samlade spårtrafikens energianvändning uppgick till 482 GWh 2025, en ökning med 4 procent jämfört med 2024 (8 procent ökning jämfört med 2019). Största bidragande faktor är att den rapporterade elanvändningen för pendeltågen ökade med 7,8 procent, vilket främst beror på Trafikverkets uppdaterade schablonmodell som används för fordonsflottor som saknar energimätare. Den tidigare modellen byggde på en mer generell fördelning med äldre schabloner för fordonstyper, medan den nya modellen inkluderar en mer komplett beräkning av förlustpåslag samt uppdaterade och fler schabloner per fordonstyp. Arbete pågår med att utrusta fler av pendeltågsfordonen med elmätare, vilket på sikt kommer att ge bättre underlag för energieffektivisering när schabloner succesivt ersätts av faktisk förbrukning. Roslagsbanan och Saltsjöbanan ökade också sin elanvändning 2025, på grund av fler tomkörningar men även på grund av att trafiken längs Saltsjöbanan har återupptagits efter att banan har varit avstängt för renoveringar. Den samlade spårtrafikens energieffektivitet försämrades med 2 procent jämfört med 2024, 7 procent sämre än i 2019 (hamnade på 0,04 kilowatttimmar per sittplatskilometer). För nedbruten energidata per spårtrafikslag, se Tabell 6 i Bilaga 1.

Sjötrafikens energianvändning uppgick till 87 GWh 2025, en minskning med 10 procent jämfört med 2024 (ökning med 8 procent jämfört med 2019). Totalt har energieffektiviteten inom sjötrafiken utvecklats positivt under året då den ökade med 14 procent jämfört med år 2019, 12 procent högre jämfört med 2024, och hamnat på 0,372 kilowatttimmar per sittplatskilometer.

Färdtjänstens energianvändning uppgick till 31 GWh 2025, en ökning med 4 procent jämfört med 2024 men fortsätter under basårsnivån (minskning med 30 procent). Detta kan förklaras av större produktion under året. Totalt har energieffektiviteten förbättrats med 32 procent jämfört med år 2019, 2 procent bättre jämfört med 2024, och uppnått 0,462 kilowatttimmar per sittplatskilometer. Detta kan delvis förklaras av energieffektiviseringen som den fortsatta elektrifieringen inom delar av färdtjänststrafiken medför.

5.4.2 Energieffektivisering i fastigheter

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa.

Indikator om energieffektivisering:

Energianvändningen i fastigheter ska minska med 30 procent till år 2030 och med 37 procent till år 2035 jämfört med år 2019³³ (kWh/m²).

Mål 2025:

8 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

187 kWh/m², 14 procent minskning jämfört med basår 2019.

Den beräknade energianvändningen inom depåer och stationer uppgick totalt till 203 GWh medan energieffektiviteten uppnådde 187 kilowatttimmar per kvadratmeter (Bruksarea) år 2025. Detta innebär en minskning av energianvändningen med 8 procent jämfört med år 2024, och 14 procent jämfört med år 2019. Energieffektiviteten har förbättrats med 8 procent (motsvarande 16 kilowatttimmar per kvadratmeter) jämfört med 2024 och 14 procent (motsvarande 29 kilowatttimmar per kvadratmeter) med 2019.

Ett fåtal depåer och stationers energianvändning (antingen i form av el- eller värmeanvändning) har ökat volymmässigt relativt 2024. Några exempel är Botkyrka bussdepå, där värmeanvändningen har ökat med 30 procent, Tomtebodas bussdepå, där elanvändningen har ökat 47 procent, eller Stockholm City, där elanvändningen har ökat 10 procent 2025. Samtidigt har ett antal fastigheter reducerat sin energianvändning under året jämfört med 2024. Inom tunnelbanan har exempelvis Nybodadepån och Vällingbydepån samt stationerna Hötorget, T-Centralen och Rådhuset reducerat sin elanvändning cirka 10 procent medan värmeanvändningen har minskat med 4 procent överlag för tunnelbanans depåer och stationer. I bussdepåarnas fall har Ekerö, Råsta och Fredriksdal minskat både el- och värmeanvändningen med över 15 procent medan sex andra storförbrukande bussdepåer har minskat antingen sin el- eller värmeanvändning med över 20 procent. Bland pendeltågsfastigheter har Älvsjödepån minskat sin elanvändning närmare 50 procent och stationen Stockholm Odeplan har i sin tur minskat elanvändningen med 13 procent.

5.4.3 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

All allmän kollektivtrafik på land drivs av förnybara drivmedel sedan 2018. Således fokuserar trafikförvaltningens arbete på att fasa ut fossila drivmedel från såväl sjötrafiken som färdtjänsten.

Region Stockholm ska – enligt budget 2025 - ställa krav på förnybara drivmedel inom sjötrafiken med låga eller inga klimatpåverkande utsläpp, samt ökad energieffektivitet i alla

³³ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515.

kommande pendelbåts- och skärgårdsupphandlingar för att nå målsättningen om en förnybar sjötrafik 2030, under förutsättning att det historiska tonnaget bevaras. Under året har trafikförvaltningen satt extra fokus och resurser för att säkerställa en positiv utveckling i linje med 2030 målet inom sjötrafiken. Under 2025 uppgick andelen förnybar energi i sjötrafiken till 53 procent vilket är en ökning jämfört med förra året (46 procent).

I likhet med sjötrafiken har färdtjänsten mål att bedriva all trafik endast med förnybara drivmedel till år 2030. Efter den reduktionspliktsinducerade minskningen av andelen förnybar energi som uppstod förra året har andelen förnybar energi i färdtjänsten delvis återhämtat sig och uppgått till 26 procent 2025 (uppgång på 5 procentenheter jämfört med 2024).

5.4.4 Elektrifiering

Bussflottans elektrifiering har succesivt ökat under 2025 tack vare leverans av fler elbussar. Elbussflottan uppgår vid slutet på räkenskapsåret till 369 bussar vilket motsvarar 18 procent av totala flottan. Samtidigt förväntades ett högre antal elbussar i år, men förseningar i driftsättningen av elbussar i två nya avtal i södra delen av länet (E45HN - Handen och Nynäshamn samt E45T - Tyresö) har påverkat utfallet. Trafikförvaltningens mål är att elektrifiera 100 procent av bussflottan till 2035 då det sista avtalet innehållande förbränningsmotorbussar löper ut.

Anpassningen av bussdepåerna inför driftsättningen av nya elbussar har fortsatt under året med de fyra depåer i avtalen E45HN (Handen och Nynäshamn) och E45T (Tyresö) där elbussar är på ingång under första halvan av 2026. Under året har även arbetet påbörjats för att förbereda depåerna för kommande avtalen E46 Innerstaden och Lidingö, E47 Södertälje och E48 Järfälla och Upplands Väsby.

Inom färdtjänsten har andelen elfordon ökat under året och utgör nu cirka 41 procent av totala fordonsflottan, en ökning av 8 procentenheter jämfört med 2024.

Världens första elektriska passagerarfartyg med bärplan, E/S Nova har under året fortsatt med sin testtrafik i linje L89 (Klara Mälarstrand – Ekerö). Pilotprojektet avslutades i juli och har visat positiva resultat i form av minskad energianvändning och utsläpp jämfört med konventionella fartyg samt ett ökat intresse för trafiken.

Under året har Trafiknämnden fattat beslut avseende två viktiga projekt för framtida elektrifieringen av sjötrafiken: Åtgärdsval elektrifiering av sjötrafiken samt Anskaffning av nya skärgårdsfartyg. Dessa två beslut sätter grunder för kommande elektrifieringen av sjötrafiken som förväntas ske i samband med upphandlingen av de nya sjötrafikavtalen.

5.5 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. En god akustisk miljö i fordonen bidrar till en förbättrad resenärskomfort, detta stärker kollektivtrafikens attraktivitet vilket vidare kan bidra till att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

5.5.1 Systematiskt arbete för bullerreduktion

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt bullerreduktionsarbete för att minska den negativa påverkan på omgivningen. Som en del av egenkontrollen genomförs regelbundet beräkningar av bullerutbredningen från SL:s spårtrafik till omgivningen, så kallade bullerkartläggningar. Dessa kartläggningar baseras på återkommande inmätningar av spårfordonen. Under 2025 har arbetet med att genomföra nästa bullerkartläggning påbörjats.

Förvaltningen har under året fortsatt att granska ett stort antal detaljplaner från bullersynpunkt för att säkerställa en god samhällsplanering. Beslut har överklagats till högre instans för att klargöra ansvarsfrågor i gränssnittet mellan Miljöbalken och Plan- och bygglagen (PBL). Ett exempel är ett slutbesked där kommunen tillät en så kallad "liten avvikelse" enligt PBL från planens bestämmelser för stomljud som inte helt uppnåts. Här beslutade Mark- och miljödomstolen till AB SL:s fördel.

För att höja kunskapsnivån om buller och verksamhetsutövaransvar har kurser hållits för teknologer vid KTH samt för blivande järnvägsingenjörer vid Nackademin.

Under sommaren inkom förelägganden från Stockholms stads miljöförvaltning kopplade till höga nivåer av stomljud från tunnelbanans gröna linje. Föreläggandena avsåg ljudmätning samt åtgärder för att reducera stomljuds nivåerna. För att uppfylla föreläggandena pågår ballastbyte och införande av slippers med elastiskt mellanlägg.

Mark- och miljööverdomstolen fastställde under året Nacka stads föreläggande om att uppföra bullerskydd längs Saltsjöbanan för ett antal bostäder i Saltsjöbaden. AB SL hade tidigare överklagat beslutet med hänvisning till brister i detaljplaneringen.

När det gäller busstrafiken inkommer mycket få klagomål på själva motorljudet. Detta är ett resultat av den pågående utfasningen av äldre Euro V-bussar, som tidigare orsakade höga nivåer av lågfrekvent buller vid acceleration. De klagomål som nu inkommer omfattar främst de externa utropen från bussarnas högtalare.

5.5.2 Bullerskyddsåtgärder

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

Indikator:

Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda mäter andelen av SL:s spåranläggningar där närboende med över 45 dBA maximal ljudnivå i boningsrum från persontrafik ska ha erhållit eller erbjudits bullerskyddsåtgärder³⁴.

Mål 2025:

56 procent av banor med genomförda bullerskyddsåtgärder.

Utfall 2025:

Andelen banor med genomförda bullerskyddsåtgärder uppgår vid årsskiftet 2025/2026 till 56 procent.

Bullerskyddsprojektet för att skydda bostäder längs Nockebybanan fortskrider enligt plan. Under 2025 har ett stort antal bostadshus inventerats och försetts med bullerskyddsåtgärder, främst genom förbättrad ljudisolering av fönster samt åtgärder på tilluftsdon. Möjligheten att nå målet om 100 procent genomförda bullerskyddsåtgärder till år 2035 bedöms som realistisk.

5.6 Klimatanpassning och klimatrisker

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar³⁵.

Under året har trafikförvaltningen fortsatt sitt arbete med att implementera handlingsplan för klimatanpassning, vilken baseras på tidigare utfört översiktlig klimatriskanalys av AB SL:s infrastruktur, fordon och trafikdrift³⁶. De klimatrisker som analyserades är:

- Översvämning från högvatten och havsnivåhöjning
- Översvämning från sjöar och vattendrag
- Översvämning vid skyfall
- Förutsättningar för övertemperatur till följd av solinstrålning (värmestress)
- Markstabilitet (ras, skred, erosion)

Klimatanpassning är ett arbete som till stor del kan utföras på lång sikt. Genom strategisk planering kan stora delar av klimatanpassningsarbetet utföras successivt när utrustning byts ut eller när anläggning genomgår underhållsarbeten.

³⁴ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

³⁵ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, mål 8.

³⁶ Översiktlig klimatriskanalys av AB SL:s infrastruktur, fordon och trafikdrift TN 2021-0671.

Under föregående år har vidare kartläggning genomförts av riskutsatta platser inom tunnelbanan. Fortsatt prioritering av platser som utgör hög risk för större översvämning i samband med kraftiga skyfall inom tunnelbanan har påbörjats, inför vidare åtgärdsval som startar 2026. Fördjupad analys har under 2025 genomförts om risker för översvämning, ras och erosion utmed Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

I pågående investeringar anger 16 projekt (en femtedel av rapporterade projekt)³⁷ att de värderat och hanterat risker av ett förändrat klimat i sin generella riskhantering, med fokus på översvämningsrisker, ras/skred, ökade temperaturer och ökade snölaster.

Extern kommundialog för samverkan förs löpande om klimatanpassningsåtgärder.

³⁷ Att andelen inte är högre beror på dels på att projekten är av olika omfattning, där det i vissa fall är uppenbart att risker ej föreligger, dels att projekt befinner sig i olika skeden.

6 Vi säger alltid nej till korruption

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:



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer

Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iakttä saktlighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att medarbetare 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.

I tillägg till detta ska trafikförvaltningens arbete med intern styrning och kontroll verka förebyggande så att verksamheten inte utsätts för korruption, otillåten påverkan, bedrägeri eller andra oegentligheter. Detta innebär bland annat att risker inom ovan områden ska identifieras, analyseras och ligga till grund för det systematiska arbetet inom trafikförvaltningen.

6.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningens arbete mot oegentligheter ska ske systematiskt och därmed inkludera arbete och åtgärder för att såväl förebygga, upptäcka samt hantera oegentligheter. Det systematiska arbetet mot oegentligheter ska omfatta såväl risker som uppstår inom trafikförvaltningen, men även de som uppstår inom tredje parts verksamhet (leverantörer eller annan extern part), inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag, och som påverkar trafikförvaltningens verksamhet och/eller ekonomi.

6.1.1 Region Stockholms riktlinje

Region Stockholm har riktlinjer för antikorruption och representation. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när medarbetare erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som de har kontakt med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna gäller alla som arbetar i Region Stockholm, det vill säga förtroendevalda, anställda samt inhyrd personal och andra uppdragstagare som kan jämföras med anställda i Region Stockholms nämnder, bolag samt stiftelser där Regionen är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

Inom Region Stockholm finns 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 oegentligheter utöver ovan är bestämmelsen Trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott. Syftet är att definiera trafikförvaltningens gemensamma ramverk, främja en god kultur samt därmed motverka risken för oegentligheter och välfärdsbrott inom trafikförvaltningen.

Bestämmelsen riktar sig till alla som arbetar inom trafikförvaltningen i dess vida bemärkelse inkluderat AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag, och innefattar såväl anställda, konsulter som uppdragstagare.

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.

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 antikorruption**

Samtliga medarbetare har ansvar för att motverka oegentligheter som påverkar trafikförvaltningens verksamhet, vilket inkluderar påverkan på allmänhetens förtroende för trafikförvaltningen och påverkan på trafikförvaltningens ekonomi. Ansvaret för riskhantering, intern kontroll och regelefterlevnad följer enligt trafikförvaltningens arbetsordning verksamhetsansvaret på alla nivåer i verksamheten. Respektive ansvarig chef är riskägare för risker inom det egna verksamhetsområdet. Detta avser således även ansvaret för att identifiera, analysera och hantera risken för oegentligheter inom det egna verksamhetsområdet.

Utöver det ansvar som åligger medarbetare och chefer, har särskilda funktioner/avdelningar inom trafikförvaltningen specifikt utpekade funktionsansvar för att säkerställa ett systematiskt och förebyggande arbete.

Vid misstankar om oegentligheter, som rapporterats till trafikförvaltningen via Regionens visselblåsartjänst, ser internrevision till att dessa utreds.

6.3 Genomförda aktiviteter 2025

6.3.1 Information till verksamheten

Under 2025 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om sådant som medarbetare behöver tänka på. Det har även upprättats en sida på intranätet avseende trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott.

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 oegentligheter och välfärdsbrott. Vidare genomförs riktade utbildningar, exempelvis vid identifierade behov och i samband med introduktion av nya chefer. Utbildningsinsatser genomförs även årligen genom en nano-utbildning för samtliga medarbetare hur trafikförvaltningen arbetar förebyggande mot oegentligheter och välfärdsbrott.

6.3.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Förvaltningen 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.

6.3.4 Internt utvecklingsarbete

Inom trafikförvaltningen fortsätter ett internt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott i syfte att implementera ett systematiskt arbete inom området det vill säga arbeta förebyggande, upptäckande och hanterande. Arbetet innefattar en översyn av interna processer och rutiner samt insatser i arbetet med att identifiera, analyser och hantera oegentlighetsrisker.

Bilaga 1 Hållbarhetsdata

Inledning

Denna bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2025 innehåller detaljerade hållbarhetsdata inom miljö och energi.

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 tidsbrist för att kunna samla in, analysera och sammanställa hållbarhetsdata till årsredovisningen.

Beräknad klimatpåverkan

I Tabell 1 och Figur 1 sammanfattas resultatet av klimatberäkningar för aktiviteter inom inköp och drift inom samtliga bolag inom AB SL-koncernen, färdtjänsten, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana, för 12-månadersperioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025.

Klimatberäkningarna enligt GHG-protokollet baseras på både faktiska mätdata, schabloner och antaganden utifrån de data som finns tillgängliga.

Klimatberäkningar för Scope 1 och 2 utsläpp har beräknats baserat på faktiska mätdata och inrapporterade siffror för egna fastigheter samt drift av kollektivtrafik och färdtjänst. Utsläpp inom Scope 1 och 2 omfattar även drivmedelsanvändning i spårarbetsfordon samt läckage av köldmedia och SF6, som är inrapporterade uppgifter från avtalspartners.

I Tabell 1 redovisas även de betydande kategorier inom Scope 3 som trafikförvaltningen har identifierat. Scope 3 utsläpp registreras det år dessa varor och tjänster köps in. Trafikförvaltningen eftersträvar att i så stor utsträckning som möjligt efterleva de fem kvalitetsprinciperna enligt GHG-protokollets Scope 3 standard, som stipulerar att företaget ska säkerställa korrekt:

- Relevans: att inventeringen återspeglar företagets växthusgasutsläpp och understödjer för att kunna fatta beslut internt och externt.
- Fullständighet: att alla relevanta utsläpp är med och rapporteras fullständigt samt att det finns förklaringar och motiveringar till det som exkluderas.
- Konsekvent: att metoden är konsekvent för att möjliggöra uppföljning över tid. Om metodval för rapportering och beräkningar förändras ska det dokumenteras och förklaras.
- Transparens: att källor, metodval, antaganden och uppskattningar dokumenteras och förklaras sakligt så att revisor eller annan utomstående kan förstå.
- Noggrannhet: att uppskattningar, antaganden och beräkningar är så noggranna som möjligt för att säkra kvalitet och ge underlag för beslut.

Jämfört med förra årets rapportering har följande justeringar gjorts:

- AB SL-koncernens och färdtjänstens utsläpp slås ihop till en helhet.
- Beräkningsmetodiken för entreprenadernas utsläpp inom förvaltning för utbyggd tunnelbana har justerats från spend (dvs. entreprenadkostnader) till klimatberäkningar som grund.
- Mindre justeringar i övrigt på flera poster.

För platsbaserade växthusgasutsläpp³⁸ inom Scope 2 har utsläpp relaterat till elektricitet beräknats utifrån nordisk elmix med hänsyn tagen till import och export.

Klimatpåverkan vid inköp av nya spårfordon har beräknats med hjälp av fordonens Environmental Product Declarations (EPD). Underhåll av spårfordon och bussar har estimerats baserat på EPD från liknande fordon. Klimatpåverkan av inköp av nya hissar och rulltrappor baseras på EPD:er från vissa representativa produkttyper inom trafikförvaltningens fastighetsbestånd. Inom trafikförvaltningens bygg- och anläggningsinvesteringar samt underhåll av fastigheter och anläggningar har beräknats med schablon och ekonomiska data för 2025.

Klimatberäkningen för tjänsteresor har baserats på miljöstatistik som rapporterats in från förvaltningarnas resebyrå (BIG Travel till 11 mars i år och American Express GBT sedan dess) mätdata och omfattar anställdas resor med flyg och tåg under 2025.

Klimatpåverkan av avfall har beräknats utifrån schabloner, baserat på inrapporterade data från avtalspartners.

Klimatberäkningar för energianvändning för hyrda fastigheter (kontorslokaler för trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas anställda) används både 2025 års data och schablon.

³⁸ Utsläpp relaterat till elanvändning baserat på den genomsnittliga emissionsfaktorn för den geografiska plats där energin förbrukas. Denna metod ger en bild av den faktiska påverkan på miljön i det specifika geografiska området.

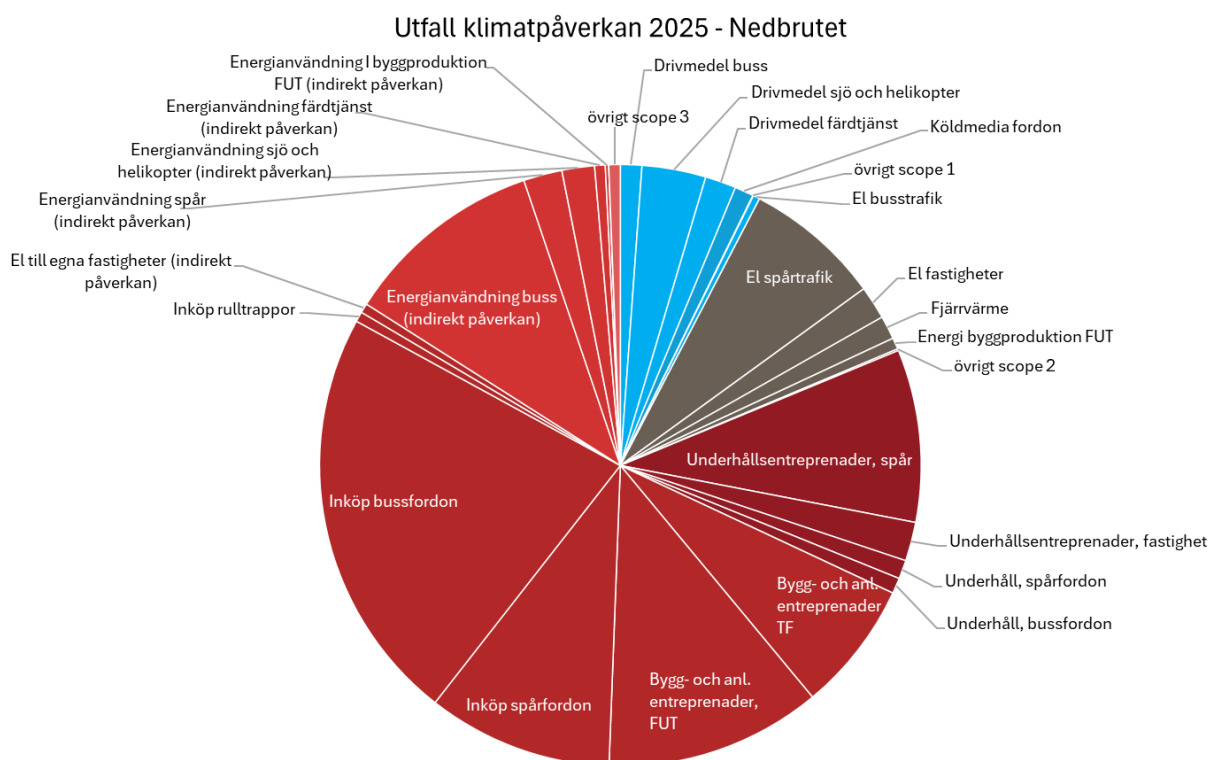
Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

*Tabell 1. Beräknade växthusgasutsläpp för AB SL-koncernens och färdtjänstens totala klimatpåverkan enligt GHG protokollet Scope 1, 2 och 3. *Basår och utfall 2024 skiljer sig från Hållbarhetsredovisning ifjol, då siffror även inkluderar färdtjänsten.*

	Retroaktivt		
	Basår 2019*	Jämförande 2024*	Utfall 2025
Scope 1-växthusgasutsläpp			
Bruttoväxthusgasutsläpp Scope 1 (tCO ₂ e)	26 953	34 239	21 990
Scope 2-växthusgasutsläpp			
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp (tCO ₂ e)	44 555	46 942	34 557
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp (tCO ₂ e)	9 041	8 273	11 845
Betydande växthusgasutsläpp inom Scope 3			
Totala indirekta bruttoutsläpp (tCO ₂ e)	176 122	267 078	244 910
3.1 Inköp av varor och tjänster	28 823	32 836	40 070
3.2 Kapitalvaror	58 611	155 368	155 600
3.3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter	87 776	69 764	48 264
3.4 Transport och distribution i tidigare led	383	7 672	464
3.5 Avfall genererat i verksamheter	0,4	1 065	166
3.6 Tjänsteresor	270	128	115
3.7 Anställdas pendling	i.u.	i.u.	i.u.
3.8 Tillgångar som leasas i tidigare led	259	245	233
Totala utsläpp av växthusgaser			
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO ₂ e)	247 630	348 259	301 458
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO ₂ e)	212 116	309 590	278 746



Figur 1. Pajdiagrammet visar storleksordningar för olika betydande utsläppskällor inom AB SL-koncernen och färdtjänsten för rapporteringsperioden.

Energianvändning

I Tabell 3 sammanfattas AB SL-koncernens och färdtjänstens energianvändning och energimix. Sammanställningen saknar vissa data som trafikförvaltningen ännu inte kunnat samla in och sammanställa.

För beräkningar ligger följande antaganden till grund:

- Elektricitet som är verifierat ursprungsmärkt/certifierad anges som förnybar.
- För övrig elektricitet beräknas andel fossil, förnybar och kärnkraft för nordisk residualmix.
- För fjärrvärme används energiföretagens branschstandard för beräkning av andel förnybar energi.
- Busstrafiken som kör på fordonsgas använder 100 procent biogas.
- Blandningen av fordonsgas som tankas av färdtjänsten är statistik om leveranser av fordonsgas från SCB³⁹.

³⁹ Statistiska centralbyrån.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 3. *Energianvändning och energimix för AB SL-koncernen och färdtjänsten.*

Energianvändning	2024	2025
Drivmedelsanvändning från petroleumprodukter (MWh)	112 212	65 590
Buss	19 661	6 299
Sjötrafik	49 997	38 130
Godstrafik	671	1 199
Helikopter	334	190
Färdtjänsten	20 610	19 193
Spårarbetsfordon	1 889	578
Byggproduktion	19 051	i.u.
Drivmedelsanvändning från naturgas (MWh)	252	336
Färdtjänsten	252	336
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	1 448	0
Fastigheter	1 448	0
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från fossila källor (MWh)	35 875	15 769
Sjötrafik	1 628	1 411
Godstrafik	i.u.	60
Färdtjänsten	2 647	2 744
Fastigheter	7 018	11 554
Byggproduktion	24 582	i.u.
TOTAL ANVÄNDNING AV FOSSIL ENERGI (MWh)	149 787	81 696
<i>Andel fossila källor i total energianvändning</i>	<i>10,03 %</i>	<i>6,12 %</i>
Användning av kärnkraft (MWh)	6 435	10 358
Sjötrafik	303	447
Godstrafik	i.u.	19
Färdtjänsten	493	869
Fastigheter	1 060	9 023
Byggproduktion	4 578	i.u.
<i>Andel kärnkraft i total energianvändning</i>	<i>0,43 %</i>	<i>0,78 %</i>
Drivmedelsanvändning från förnybara energikällor (MWh)	658 185	553 492
Buss	594 533	498 579
Sjötrafik	44 380	46 414
Godstrafik	41	0
Helikopter	12	4
Färdtjänsten	6 002	7 851
Spårarbetsfordon	253	644
Byggproduktion	12 964	i.u.
Bränsleanvändning från förnybara energikällor (MWh)	3 143	3 780
Fastigheter	3 143	3 780
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från förnybara källor (MWh)	675 598	684 772

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Buss	1 809	23 468
Spårtrafik	463 337	481 963
Sjötrafik	134	211
Godstrafik	i.u.	9
Färdtjänsten	219	409
Fastigheter	208 069	178 712
Byggproduktion	2 030	i.u.
Förbrukning av egenproducerad förnybar energi (MWh)	33	35
TOTAL ANVÄNDNING AV FÖRNYBAR ENERGI (MWh)	1 336 959	1 242 079
<i>Andel förnybara källor i total energianvändning</i>	<i>89,54 %</i>	<i>93,10 %</i>
TOTAL ENERGIANVÄNDNING (MWh)	1 493 180	1 334 133

Ytterligare energidata nedbrutna för olika transportslag och för fastigheter ses i Tabell 5–7.

Tabell 5. Total energianvändning för godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet.

	2024	2025
Sjötrafiken godstrafik		
Energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	5,160	9,911

Tabell 6. Energianvändning för spårtrafiken uppdelat per trafikslag. I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

	2024	2025
Pendeltåg [MWh]	220 019	237 167
Tunnelbana [MWh]	195 029	195 176
Lokalbanor [MWh]	46 054 ⁴⁰	49 621
Total energianvändning [MWh]	461 101²⁸	481 963

⁴⁰ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

Nyckeltal

Nyckeltal i enlighet med miljömålen i Trafikförsörjningsprogram 2035 inom Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem ses i Tabell 7–10.

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa

*Tabell 7. Total energianvändning per trafikslag per producerad kollektivtrafik enligt beräkning av indikator till miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. *Basår 2019 har justerats med anledning av justerad beräkningsmetodik med ekvivalenta sittplatskilometer för spårtrafiken.*

	Basår: 2019*	2024	2025
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	653 618	616 004	528 346
Energianvändning för producerad busstrafik [kWh/sittplats-km]	0,106	0,105	0,091
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	445 476	461 101 ⁴¹	481 963
Energianvändning för producerad spårtrafik [kWh/ekv. sittplats-km]	0,038	0,041	0,040
Sjötrafiken			
Total energianvändning [MWh]	80 340	96 443	86 613
Energianvändning för producerad sjötrafik [kWh/sittplats-km]	0,430	0,423	0,372
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	44 806	30 223	31 404
Energianvändning för producerad färdtjänsttrafik [kWh/sittplats-km]	0,679	0,471	0,462
Total energianvändning för producerad kollektivtrafik [kWh/sittplats-km]	0,067	0,069	0,063
<i>Förändrad energianvändning för producerad kollektivtrafik jämfört med basår (%)</i>		+3 %	-7 %

⁴¹ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

*Tabell 8. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter enligt beräkning av indikator och energieffektiviseringar i fastigheter för miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. 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*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp.*

	2024	2025
Lokalyta [BTA m ²]	1 086 275	1 086 275
Elanvändning [MWh]	128 388	117 062
Värmeanvändning [MWh]	90 627	84 849
Användning av kyla [MWh]	1 755	1 192
Total energianvändning [MWh]	220 770	203 103
Total energianvändning per kvadratmeter BTA (kWh/m²)	203,2	187

Tabell 9. Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda, enligt beräkning av indikator och energieffektiviseringar i fastigheter för miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. 0: Ej genomförd - 1: Genomförd - 0,5: Delvis genomförd.

Bana	2024	2025	Kommentar
Tunnelbana 1 (Gröna linjen)	0	0	
Tunnelbana 2 (Röda linjen)	0	0	
Tunnelbana 3 (Blåa linjen)	0	0	
Roslagsbanan	1	1	Klar 2020
Saltsjöbanan	0,5	0,5	Delvis klar 2024 – Nya fordon behövs för att helt klara riktvärde
Spårväg City	1	1	Klar 2019
Lidingöbanan	1	1	Klar 2017
Tvärbanan	1	1	Klar 2024
Nockebybanan	0	0,5	Beräknas helt klar under 2026 – Större delen är genomförd.
Indikatorvärde:	4,5/9 = 50 %	5/9 = 56 %	

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Tabell 10. Indikator till miljömål 9 i Trafikförsörjningsprogram 2035, klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik (gCO₂/person-km), ses nedan.

	Basår: 2019	2024	2025
Busstrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	68 785	56 458	37 081
Personkilometer [pkm]	1 850 000 000	1 585 000 000	1 565 000 000
Klimatpåverkan från nyttjad busstrafik [gCO ₂ e/pkm]	37	36	24
Spårtrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	40 507	41 684 ⁴²	28 436
Personkilometer [pkm]	4 450 000 000	3 831 000 000	3 853 000 000
Klimatpåverkan från nyttjad spårtrafik [gCO ₂ e/pkm]	9	11	7
Sjötrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	23 104	19 832	15 717
Personkilometer [pkm]	40 900 000	54 503 825	56 682 381
Klimatpåverkan från nyttjad sjötrafik [gCO ₂ e/pkm]	555	364	277
Färdtjänsten			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	8 987	7 516	6 974
Personkilometer [pkm]	91 440 470	85 346 013	89 492 048
Klimatpåverkan från nyttjad färdtjänsttrafik [gCO ₂ e/pkm]	98	88	78
Total Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik [gCO₂e/pkm]	22	23	16
Förändring jämfört med basår (%)		+3	- 28

⁴² Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

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	- Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar - Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning	- 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	- 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	- 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	- Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, remisshantering - Effektiv överlämning av färdiga anläggningar	- 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
Politiker	- 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	- 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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommuner	• 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	• 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	• Samverkan och efterlevnad av lagkrav	• 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	• Hållbar och attraktiv arbetsgivare	• 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 (Jämförbarhetsindex), AVI (Attraktiv arbetsvillkorindex), andel utvecklingsplaner i ProCompetence
Forskning och skola	• Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data	• 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
Intresseorganisationer	• Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning	• Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt • Verksamhetsspecifika mål, exempel: trygga resenärer (IOP, Idéburen offentligt partnerskap)
Press och media	• Transparens, information och lättillgängliga fakta	• Samarbete med media via trafikförvaltningens presstjänst, trafikförvaltningens webbplatser, rapporter och redovisningar • Verksamhetsspecifika mål, exempel: korrekt fakta förmedlad på neutralt sätt till allmänheten via media
Andra stora beställare och aktörer	• Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar	• Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden • Verksamhetsspecifika mål, exempel: branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	• Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen	av trafik, vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor
Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur)	• Tydlig avgränsning ansvarsmässigt • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik eller från SL-trafiken • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/Trafikförvaltningen	• 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. • Verksamhetsspecifika 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: Sverigetaxi i Stockholm AB, Taxi Stockholm 15 00 00 AB, Haninge och Nynäshamns Taxi AB, Södertälje Taxi AB, Samtrans Omsorgsresor AB, Cabonline Region Stockholm AB.

Färdtjänst och sjukresor med Rullstolstaxi: Cabonline Region Stockholm AB (Sverigetaxi och Taxi Kurir), Samtrans Omsorgsresor AB, Sirius Omsorg Holding AB, Haninge och Nynäshamns Taxi AB och Södertälje Taxi AB.

Färdtjänst med Bårtaxi (liggande transport): Sirius Omsorg Holding AB (t.o.m. 31 mars 2024), Samtrans Omsorgsresor AB.

Anropsstyrd Närtrafik: Bergkvara Buss AB

Linjelagd Närtrafik (enbart de linjer som ligger organisatoriskt under sektion Färdtjänst): Bergkvara Buss AB.

SL-trafiken

Spårfordonen är egenägda och upphandlas av olika leverantörer.

Connecting Stockholm

Connecting Stockholm AB är trafikutövare på tunnelbanan i SL-trafiken sedan 2 november 2025.

Keolis

Keolis Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort (till 18 januari 2025), Stockholms innerstad/Lidingö, Nacka/Värmdö (till 8 februari 2025) och Bromma/Solna/Sundbyberg.

MTR

MTR Tunnelbanan AB har varit trafikutövare på tunnelbanan till och med 1 november i år.

Nobina

Nobina Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Huddinge/Botkyrka/Söderort (från 19 januari 2025), Järfälla/ Upplands-Bro, Nacka/Värmdö (från 9 februari 2025), Nykvarn/Södertälje, Tyresö (till 17 augusti 2025) och Haninge/Nynäshamn⁴³.

SJ

SJ Stockholmståg AB är trafikutövare på pendeltågen i SL-trafiken.

⁴³ Det tidigare E23 avtalet omfattade Handen, Nynäshamn och Tyresö. Detta avtal ersättes av två nya avtal 18 augusti 2025: E45 Handen, Nynäshamn och E45 Tyresö. Nobina fortsätter bedriva trafik i Handen och Nynäshamn inom ramen för nya E45 avtalet.

Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan samt på Nockebybanan, Saltsjöbanan- och Tvärbanan.

Transdev

Transdev Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna, Danderyd/Täby/Vallentuna/Vaxholm/Österåker och Norrtälje.

VR

VR Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Ekerö och Tyresö (från 18 augusti 2025).

SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:

Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB.

Waxholmsbolaget

Fartygen är både egenägda och inhyrda och trafiken utförs av följande företag:

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.

Svåvartrafik: 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
FN:s Global Compact
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