

# Vårt bidrag till ett mer hållbart resande

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2023



A vertical bar on the left side of the page, divided into seven colored segments. From top to bottom: a red segment with a white number '1', a green segment with a white number '2', a brown segment with a white number '3', a dark blue segment with a white number '4', an orange segment with a white number '5', a light blue segment with a white number '6', and a pink segment with a white number '7'.

**För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion – 6**

**Hållbar kollektivtrafik nu och i framtiden – 9**

**Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla – 13**

**En attraktiv arbetsgivare tar ansvar – 23**

**Fortsatt framåt med förnybar energi och mindre buller – 27**

**Vi säger alltid nej till korruption – 43**

**Bilagor – 53**

## Om redovisningen – en del av Global Compact

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2023 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.

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 antikorrruption. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och att integrera dem i den dagliga verksamheten. Principerna i Global Compact styr även inriktningen på verksamhetens hållbarhetsarbete.

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

Läs mer om trafikförvaltningen på [www.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se)

Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på [www.nyatunnelbanan.se](http://www.nyatunnelbanan.se)



# Innehållsförteckning

Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret .....	5	<b>5 Fortsatt framåt med förnybar energi och mindre buller .....</b>	<b>27</b>
<b>1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion .....</b>	<b>6</b>	5.1 Så styrs miljöarbetet.....	28
1.1 Ansvarsområden .....	7	5.2 Ökat kollektivt resande .....	29
1.2 Kärnuppdrag .....	7	5.3 Minska klimatpåverkan.....	30
1.3 Vision och värderingar .....	7	5.4 Energianvändning .....	37
1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll .....	7	5.5 Begränsning av buller från kollektivtrafiken .....	41
1.5 Samverkan med intressenter .....	8	5.6 Klimatanpassning och klimatrisker .....	42
<b>2 Hållbar kollektivtrafik nu och i framtiden.....</b>	<b>9</b>	<b>6 Vi säger alltid nej till korruption.....</b>	<b>43</b>
2.1 Begreppet hållbar utveckling .....	10	6.1 Så styrs arbetet.....	44
2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet.....	10	6.2 Risker inom antikorrupcion .....	45
2.3 Upphandling och uppföljning.....	12	6.3 Genomförda aktiviteter 2023.....	45
<b>3 Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla .....</b>	<b>13</b>	<b>7 Bilagor.....</b>	<b>46</b>
3.1 Så styrs arbetet.....	14	<b>Bilaga 1</b> Hållbarhetsdata .....	47
3.2 Mål och indikatorer .....	14	<b>Bilaga 2</b> Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare .....	53
3.3 Risker inom social hållbarhet .....	15	<b>Bilaga 3</b> Medlemskap i urval.....	57
3.4 Trygghet .....	15		
3.5 Tillgänglighet .....	20		
3.6 Socialt ansvar.....	21		
<b>4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar .....</b>	<b>23</b>		
4.1 Så styrs arbetet.....	24		
4.2 Mål och indikatorer .....	24		
4.3 Risker inom personalområdet .....	24		
4.4 Genomförda aktiviteter 2023 .....	25		

## Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret

Hållbarhetsredovisningen sammanfattar 2023 års arbete inom hållbarhet för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Kollektivtrafiken är navet i Stockholms län och förutsättningen för att regionens vision ska nås; ”Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet”. Att öka kollektivtrafikens marknadsandel är ett av de viktiga målen från hållbarhetssynpunkt och det är viktigt att våra resenärer kan lita på att trafiken är pålitlig. Under det gångna året har vi tillsammans med Stockholms stad kommit överens om en lösning för den nya gång- och cykelbron i Slussenprojektet vid Söderströmsbron.

Trafikförvaltningen har under 2023 fortsatt arbetet med att få fler att resa kollektivt och stärka intäkterna. Samhället påverkades under året av det ökade säkerhetsläget, klimatrelaterade händelser och ekonomisk instabilitet. För kollektivtrafiken har kostnaderna ökat med anledning av omvärldsförändringar, samtidigt som resandet har förändrats efter pandemin. Dessutom har pendeltågstrafiken haft stora utmaningar med trafikleveranser. Detta har tyvärr drabbat våra resenärer.

De fyra fokusområden under året har varit: Anpassning till nytt ekonomiskt läge, Stärkt tillgångsförvaltning, Grön Omställning samt Stärkt säkerhet. Exempel på viktiga händelser under året för våra resenärer är övergång till mobilbiljetter och det gröna kortet samt att skolungdomar har fått permanent sommarlovsbiljett.

Inom fokusområdet Grön Omställning har en handlingsplan tagits fram med åtgärder för hur kollektivtrafiken kan bidra till en halverad klimatpåverkan till 2030. En viktig del i det arbetet är energieffektivisering med bland annat påskyndad elektrifiering av bussflottan – arbete pågår med att förbereda fler depåer för att kunna hantera utökningen av elbussar de närmsta åren. Samtidigt ska den omställningen bygga på hållbara leverantörskedjor och regionens uppförandekod för leverantörer. Trafikförvaltningen har därför under året samverkat med andra kollektivtrafikhuvudmän för att få mer kunskap i frågan.

Kollektivtrafiken har en fortsatt viktig roll i omställningen mot de globala hållbarhetsmålen. Trafikförvaltningen arbetar vidare mot målen tillsammans med våra leverantörer och framföra allt med våra resenärer som väljer den hållbara resan!

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

**David Lagneholm**

Förvaltningschef

Stockholm, den 25 januari 2024



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 ryms kollektivtrafikens historia.

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

### 1.2 Kärnuppdrag

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, hållbart, robust system, 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

### 1.3 Vision och värderingar

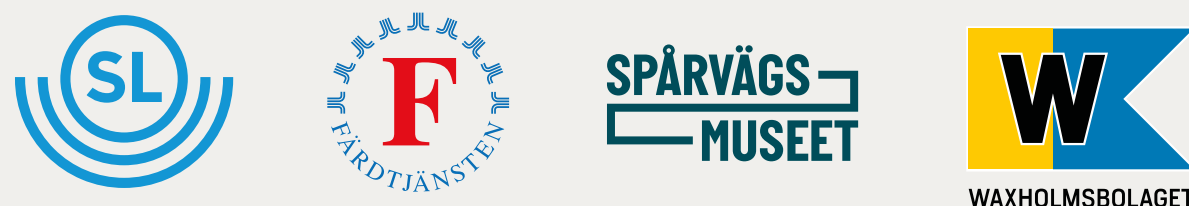
Trafikförvaltningen arbetar utifrån regionens övergripande vision och värderingar. Visionen är Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet. Värderingarna innebär att regionens arbete ska präglas av Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

### 1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Region Stockholm. Regionfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Region Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Kollektivtrafiken och dess byggentreprenader 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 kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i avsnitt 2.3.2.

#### Våra varumärken



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken

### 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:

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

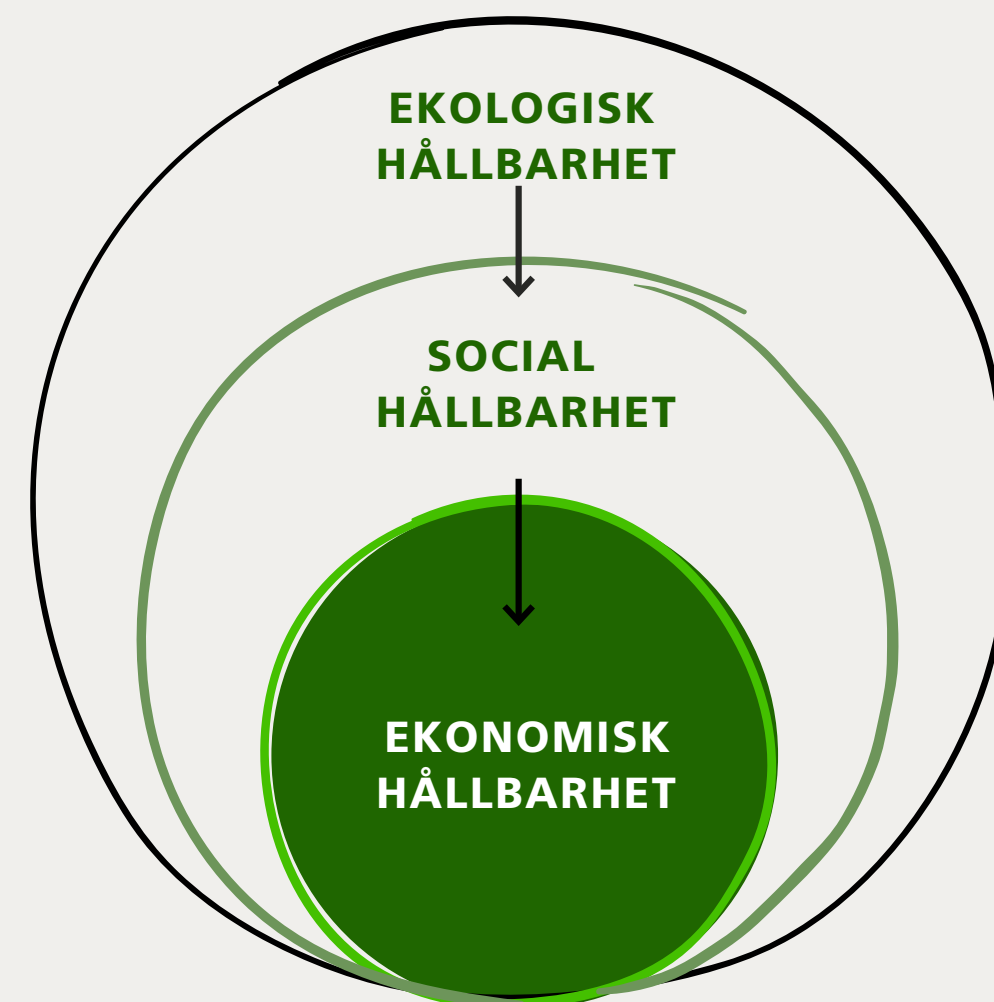


# Hållbar kollektivtrafik nu och alltid



## 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 synsätt på hur hållbarhetsdimensionerna hänger ihop.

### 2.1.1 Ekologisk hållbarhet

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

### 2.1.2 Ekonomisk hållbarhet

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

### 2.1.3 Social hållbarhet

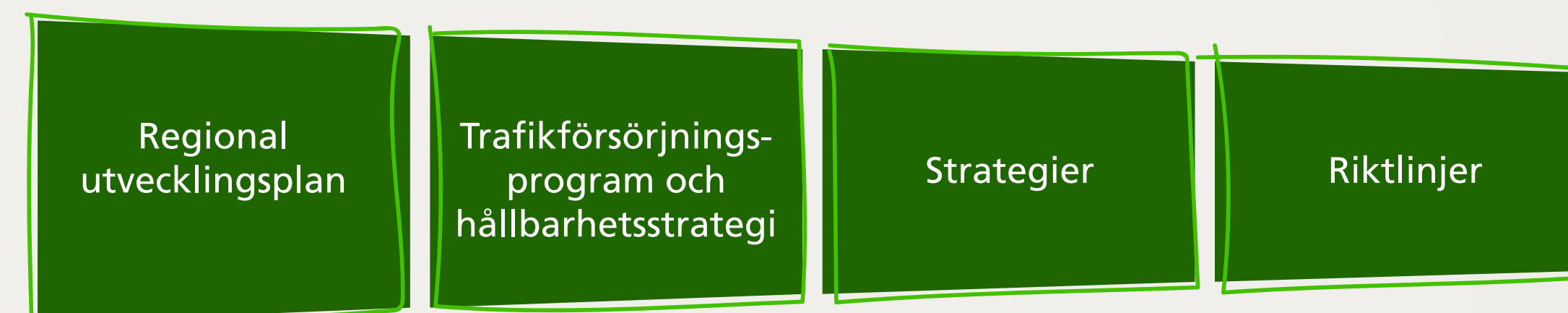
De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet och bidra till en hållbar utveckling. Den sociala hållbarheten delas på följande

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

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

## 2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet

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



**Figur 3.** Styrande dokument för hållbarhetsarbetet under 2023.

### 2.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen

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

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

### 2.2.2 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det nuvarande programmet från år 2017 fastställer långsiktiga mål för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

I september i år beslutade trafiknämnden om förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035. Planen är att trafikförsörjningsprogrammet fastställs av regionfullmäktige i maj 2024. Den föreslagna inriktningen mot 2035 bygger vidare på inriktningen i nu gällande program. Nya inslag omfattar kombinerad mobilitet, jämlikhet samt robusthet och resiliens.

### 2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050

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

### 2.2.4 Hållbarhetspolicy

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

### 2.2.5 Hållbarhetsstrategi

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

### 2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarhet ska genomsyra allt arbete inom förvaltningen. 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).<sup>1</sup>
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den arbetsrättslagstiftning, inklusive bestämmelser om lön, arbetstid, ledighet och socialförsäkringskydd som gäller i landet där arbetet utförs.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklARATION mot korrupTION.

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

### 2.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer och i första hand underhålls- och trafikentreprenörer har det under hela avtalstiden säkerställts att trafikförvaltningen får levererat det som har beställts. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar. De ställda kraven följs upp genom rapporter från trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Förvaltningen har under tidigare år utvecklat och samordnat metoder för miljöuppföljning, implementering av detta startade under 2019 och har fortsatt under 2023.



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

# Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla



### Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

### Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för den sociala hållbarheten och samhället. Dels genom uppdraget att transportera människor från punkt a till punkt b, dels genom sin strukturerande roll – där det finns

kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

### 3.1 Så styrs arbetet

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

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

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

### 3.2 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningen, liksom hela regionen, har som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende detta. I Tabell 1 redovisas de mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande, från trafikförvaltningens budget 2023 samt trafikförsörjningsprogrammet.

**Tabell 1.** Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet.

	Utfall 2022	Utfall 2023	Mål 2023	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent*	73	73	76	84
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent**	81	85	83	100

\* Läs mer om trygghetsmätningar i avsnitt 3.4.3.

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

### 3.3 Risker inom social hållbarhet

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

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

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighetsinventeringar och trygghetsmätningar, kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se de efterföljande avsnitten om trygghet och tillgänglighet. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av regionens uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se kapitel 2.3.

### 3.4 Trygghet

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

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

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

#### 3.4.1 Samordnat trygghetsarbete

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt 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 och trygghetsleverantörer. De samlade aktiviteterna bidrar till att nå förvaltningens övergripande trygghetsmål.

#### 3.4.2 Ökad samverkan

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra arbetssätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens trafiknära personal samt med utvalda civila organisationers

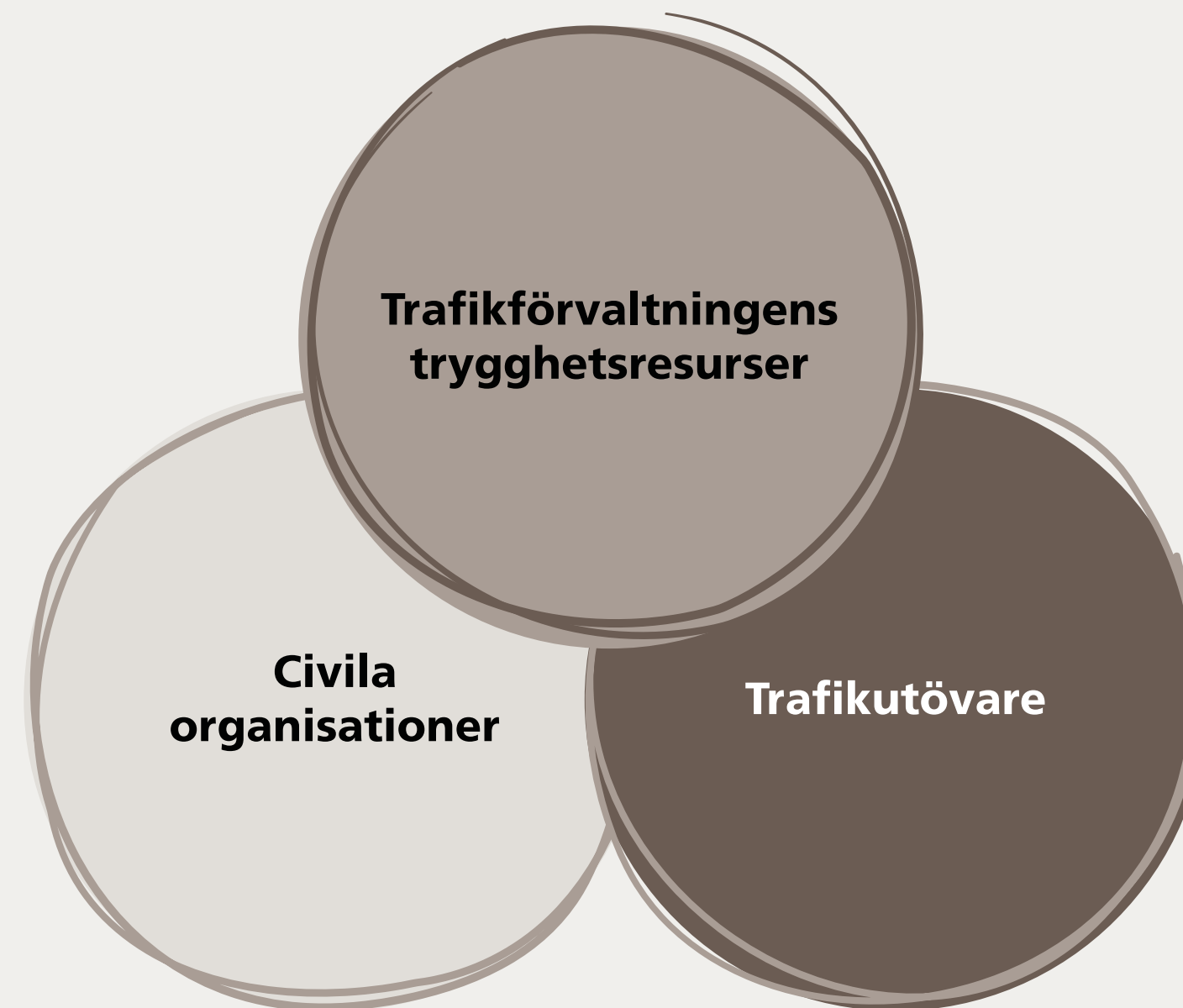


stödande verksamheter (se Figur 4). Dessa tre områden har trafikförvaltningen rådighet över genom upphandlade avtal. Samverkan sker med bland annat kommun, polis och andra lokala aktörer.

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

Under 2023 har samverkan fokuserat på de utsatta områdena, tillsammans med andra lokala aktörer såsom polis, kommun, fastighetsägare. Samverkan sker även genom IOP-avtal (Idéburna offentliga partnerskap) med civila aktörer som arbetar uppsökande inom kollektivtrafiken för att hjälpa och ta hand om utsatta individer eller grupper som annars är extra utsatta i SL-trafiken. Genom den digitala samverkansplattformen har samtliga av SL upphandlade aktörer tillgång till en operativ gemensam lägesbild inom kollektivtrafiken.

Ett särskilt samarbete har inletts under 2023 mellan Regionen och polisen gällande att motverka öppna drogsener inom och i angränsning till kollektivtrafiken. Samverkansarbetet har varit framgångsrikt vilket medfört att öppen droghandel har minskat radikalt på vissa utsatta identifierade platser.



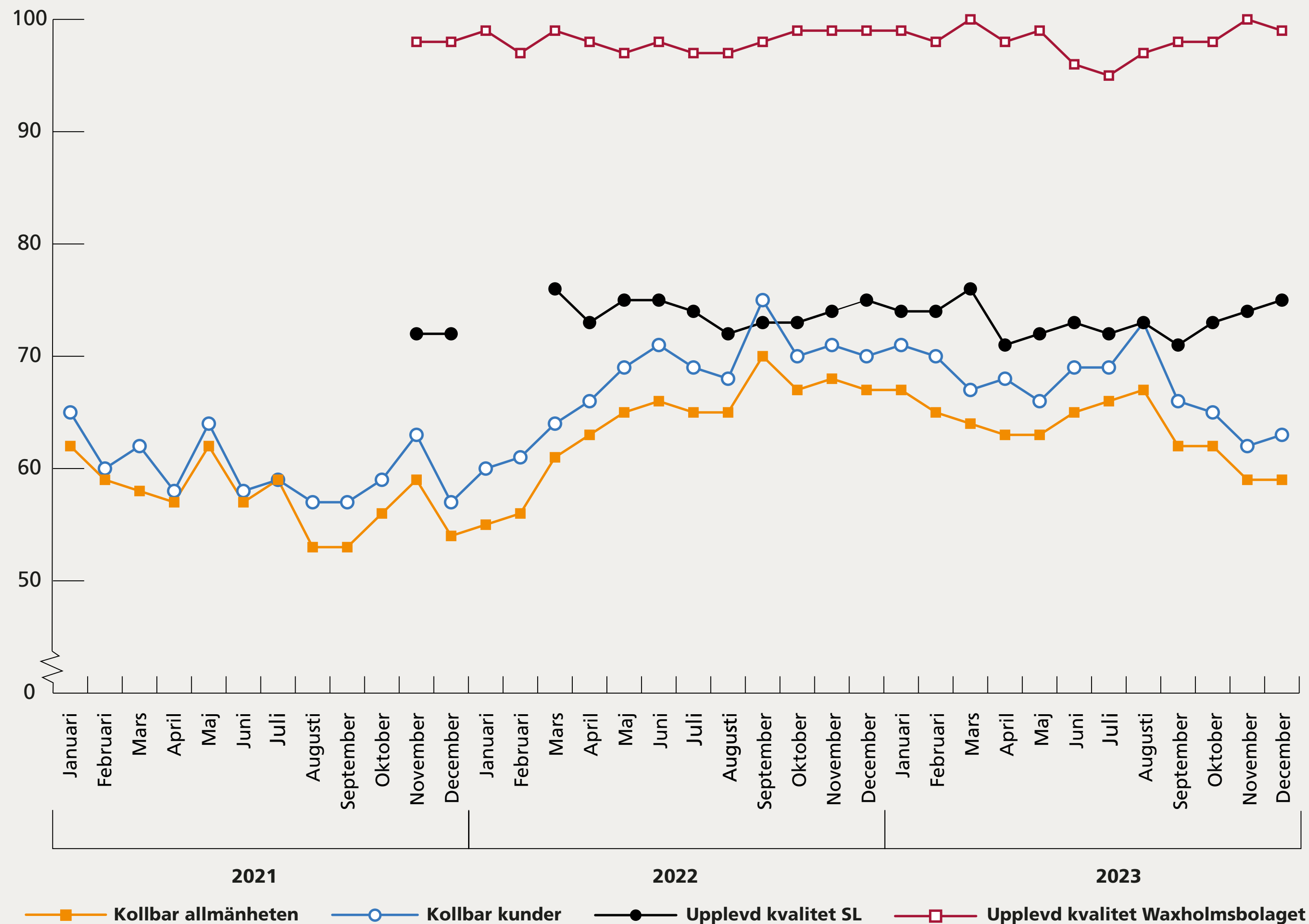
**Figur 4.** Tre fokusområden för ökad trygghet.

### 3.4.3 Trygghetsmätningar

Den upplevda tryggheten följs upp kontinuerligt med undersökningarna Upplevd kvalitet och Kollektivtrafikbarometern. Upplevd kvalitet genomförs ombord på alla fordon och fartyg - den upplevda tryggheten bland resenärerna mäts. Kollektivtrafikbarometern genomförs med en mixad metod som mäter attityder bland hela befolkningen, både de som reser och de som inte reser med kollektivtrafik.

I ombordundersökningen Upplevd kvalitet följs indikatorn ”Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik” upp med frågan ”När jag reser ensam med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg”. Indikatorn är kopplad till trafikförvaltningens övergripande mål om andel trygga resenärer. I Kollektivtrafikbarometern ställs frågan ”Det känns tryggt att resa med SL”. Ombordundersökningen Upplevd kvalitet visar att andelen som känner sig trygga när de reser med SL ensamma kvällar och nätter är i ungefär samma nivå som de senaste åren (resultaten har varit mellan 72 och 74 procent trygga sedan 2018). Den upplevda tryggheten skiljer sig åt mellan olika trafikslag, 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 men är inte tillbaka till 2019 nivån. De som reser med SL känner sig tryggare än de som inte gör det.



### 3.4.4 Strukturerade trygghetsanalyser och Trygg Station-besiktningar

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

Under 2023 har trygghetsanalyser, inkluderat Trygg Station-besiktningar genomförts på Södertälje C samt Solna station. Identifierade brister hanteras och åtgärdas löpande under 2023 och 2024.

Figur 5. Andel som känner sig trygga när man reser med kollektivtrafik, 2019–2023. Källor: Upplevd kvalitet, Kollektivtrafikbarometern.

### SL:s Trygghetscentral, nummer och chatt

- 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 en till fyra dagars utbildning i att jobba i publika miljöer samt om lagar, etik och moral, social hållbarhet, suicidprevention och avtalskunskap. Vidare har en trettimmars kompletterande utbildning om funktionsnedsatta i kollektivtrafiken (s.k. tillgänglighetsutbildning) genomförts och sker löpande i samtliga trygghetstjänsteavtal. Vidare genomförs löpande kunskapskompletterande utbildningar såsom polisens utbildningar om pågående dödligt våld (PDV) samt anpassad arenautbildning riktad för arbete i kollektivtrafikmiljö.

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

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

Förvaltningen 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 Tabell 2 och Tabell 3 för antal inkomna samtal och chattärenden.

**Tabell 2.** Inkomna samtal från allmänheten till Trygghetscentralen.

Antal samtal	Basår: 2016	2022	2023
Trygghetsnumret	21 088	32 674	37 259

**Tabell 3.** Inkomna chattärenden från allmänheten till Trygghetscentralen.

Antal ärenden	Basår: 2020	2022	2023
Trygghetschatten	4 402	23 774	34 459

### 3.4.6 Åtgärder för ökad skadeprevention och skydd mot anläggningen

Förvaltningens mål är att nå nolltolerans mot skadegörelse. Under 2023 upphandlades analytjänster avseende skadeprevention och egendomsvaktartjänster är under upphandling. Tjänsterna ska bidra till att trafikförvaltningens verksamhet och tillgångar vidmakthålls och skyddas mot risken för olaga intrång, sabotage, spionage, terror samt andra brott som kan hota verksamheten. Vidare är syftet med tjänsterna att skadegörelsen ska minimeras. På så sätt ska de kommande upphandlade tjänsterna bidra till att det nå det övergripande trygghetsmålet och medverka till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Studie inför affärer gällande kommande behov av skyddsvaktstjänster pågår. Dessa tjänster kommer ytterligare att förstärka trafikförvaltningens skydd av anläggning och särskilt skyddsvärda objekt.

Utfallet över skadegörelsesammanställning för 2022 påvisar att arbetet med skadegörelseprevention är effektivt. Återställningskostnaderna har minskat med 8 miljoner kronor mellan år 2021 och 2022. Den nedåtgående trenden av minskade återställningskostnader fortsätter även under 2023.



### 3.4.7 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

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

Utifrån resultatet från undersökningarna har trafikförvaltningen genomfört olika pilotförsök på olika tjänster/aktiviteter och utvärderat dessa. Under 2023 års fas av aktiviteten har lösningar testats och utvärderats på utvalda stationer. Inför implementeringsfasen har trafikförvaltningen ansökt och fått beslut om innovationsmedel från Region Stockholm.

### 3.4.8 Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder

Under 2021 driftsattes videoanalys i tunnelbanan, ett projekt med syfte att bidra till det övergripande säkerhetsmålet; att minska andelen personolyckor i kollektivtrafiken. Videoanalys är en AI-teknik som möjliggör detektion av särskilda händelser i trygghetskamerasytemet. Videoanalysen automatgenererar larm i trygghetskamerasytemet när en viss händelse inträffar på en tunnelbanestation. Larmen som är definierade och används idag är spårbedrädelse, person på vita linjen (en person som vistas mycket nära kanten till spårområdet), person på bänk (en person som har varit stillasittande

en längre stund) och liggande person på plattform. Lösningen har implementerats initialt på 15 stationer i tunnelbanan och bland annat medfört att 16 suicidförsök har kunnat förhindras.

Vidare utveckling under 2022 och 2023 är även uppkoppling av livevideo ombord på fordon. Under 2022 gjordes ett pilottest att koppla upp live video från innerstadsbussar till SL:s Trygghetscentral. Under 2023 har arbetet till stor del syftat till att ta fram standardiserade gränssnitt och lösningar för att skapa systematik i hur fordon ska kopplas upp mot trafikförvaltningens trygghetskamerasytem. Under 2023 kopplades även nya fordon på Roslagsbanan upp med live video till SL:s Trygghetscentral.



### 3.5 Tillgänglighet

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

#### 3.5.1 Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag till år 2030 (exklusive museala fordon och fartyg) och har tagits fram av trafikförvaltningen samt funktionshindersorganisationerna. Målet innebär att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

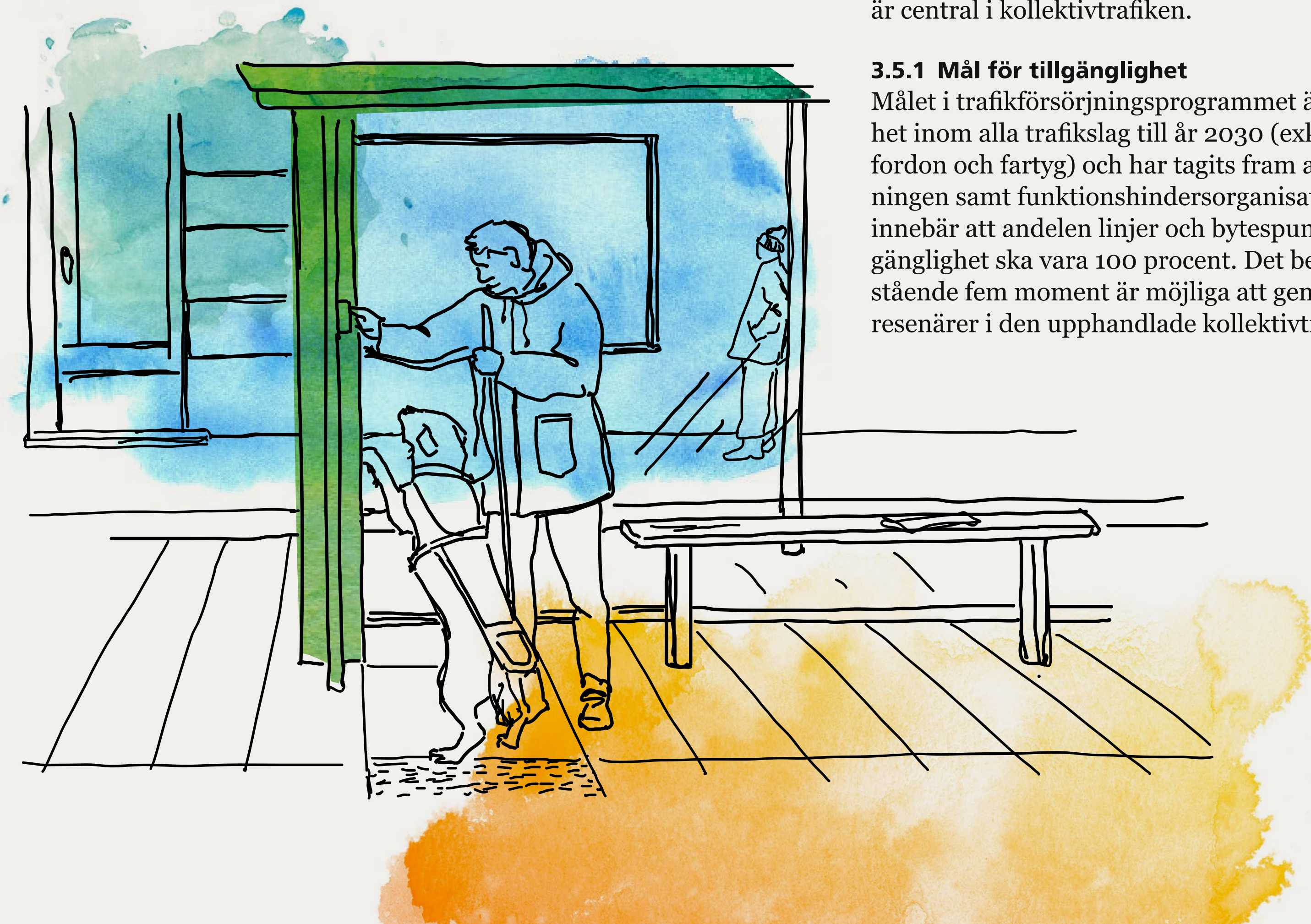
1. Planera resan
2. Köpa och använda biljett
3. Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
4. Ta del av information
5. Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget

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

#### 3.5.2 Utfall 2023, tillgänglighet

Tillgänglighetsdatabasen som mäter den faktiska tillgängligheten i spårtrafiken (stationer och fordon), samtliga bussar samt de 100 största bytespunkterna enligt uppsatta parametrar visar att SL-trafiken uppnått 85 procent tillgänglighet under 2023, vilket är fyra procent högre än 2022. Ökningen beror på att leveransen av tunnelbanetågen C30 och upprustade C20 har ökat under 2023. Leveransen av C30 har dock tidigare varit något försenad relativt plan vilket påverkat måluppfyllnad negativt.

Nya tåg som tas i drift ersätter äldre modeller och under 2024 beräknas samtliga tunnelbanetåg från 1970–1980-talet ha ersatts. De nya tågen är fullt tillgängliga med utmärkta rullstolsplatser, prioriterade sittplatser i avvikande färg, läs- och hörbar trafikinformation oavsett



sittplats samt prioriterade sittplatser med plats för rullator. Funktionshinders- och pensionärsorganisationerna samt barn har varit delaktiga i framtagandet av det nya tunnelbanetåget och de har aktivt deltagit i tester med fullskalemodell.

### 3.5.3 Rampservice på pendeltåg

Den 15 juni 2021 fattade trafiknämnden beslut om att genomföra en modernisering av pendeltågstrafiken i Stockholm genom installation av ny teknik på tågen. Beslutet innebär att arbetsuppgifterna för pendeltågens tågvårdar, i samband med implementeringen som genomförts under året, har ersatts av ny teknik och personal har omfördelats på andra roller. Beslutet har en påverkan på den spontana rampservicetjänsten.

Den nya lösningen innebär att resenären i behov av rampservice ska anmäla sig i en Servicedesk på bemannade stationer. På obemannade stationer finns den spontana rampservicetjänsten kvar i samma utsträckning som tidigare eftersom det finns personal på tågen på dessa sträckor som kan utföra rampservice.

### 3.5.4 Utbildning i tillgänglighet

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

### 3.5.5 Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2030. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, bland annat i samband med reovering av fartyg. Under 2023 har inga nya fartyg tillkommit eller reoveringar av befintliga fartyg genomförts.

## 3.6 Socialt ansvar

### 3.6.1 Utbildning inom social hållbarhet

Under 2023 har förvaltningen lanserat en ny digital utbildning i social hållbarhet som är obligatorisk för samtliga nyanställda inom trafikförvaltningen. Den bygger på Region Stockholms hållbarhetspolicy och folkhälsopolicy. Utbildningen är tänkt som ett komplement till Region Stockholms övergripande e-utbildningar i folkhälsa och hållbar utveckling.

### 3.6.2 Branschsamarbete för hållbara leveranskedjor

Hösten 2023 publicerade organisationen ETI Sverige rapporten Mänskliga rättigheter vid tillverkning av elbussar och fordonsbatterier i Kina som trafikförvaltningen tillsammans med andra kollektivtrafikhuvudmän tog initiativ till. Kartläggningen bakom rapporten visar på allvarliga risker kopplade till mänskliga rättigheter.

Under 2024 kommer förvaltningen att fortsätta arbetet med att hantera risker vad gäller kränkningar mot mänskliga rättigheter i leverantörsled. Ambitionen är att få på plats en branschgemensam inställning och kravställning.

### 3.6.3 Barnperspektivet

Under 2023 genomförde trafikförvaltningen en kartläggning i flera delar för att förbättra kunskapen om barn som kundgrupp och etablera en process för barns delaktighet i planering av kollektivtrafik. En del av kartläggningen var en intervjuundersökning med barn och unga mellan 12 och 18 år om hur de upplever att resa med SL-trafiken. Totalt intervjuades över 70 barn. Intervjuer med barn visar exempelvis att barn som åker kollektivt reser både långa sträckor och under lång tid för att ta sig till skolan.

Vidare visar kartläggningen att till skillnad från vuxna så har barn fortsatt att resa kollektivt lika ofta efter pandemin som innan vad gäller resor till och från skolan. Det främsta anledningen är skolplikten och att undervisningen sker på plats. Utöver intervjuer genomfördes uppföljning av sommarlovsbiljett genom en webbenkät och analys av biljettdata. 92 procent av utskickade värdekoder till sommarlovs kortet laddades ned och majoriteten av barn har använt sitt sommarlovs kort. Uppföljningen visar att närmare 43 procent som laddat ned biljetten har valt att ha den i mobilen istället för på SL-kortet.

### 3.6.4 Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken

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

Det enskilda projektet, eller det övergripande program det ingår i, ska ta ställning till hur de berörs av sju huvudaspekter av social hållbarhet och ta fram en plan för social hållbarhet som styr vilka åtgärder som ska vidtas. Analysverktyget Hållbarhetsanalys har varit ett stöd för projekt att förstå olika aspekter av Social hållbarhet ur ett projektperspektiv. Årets uppföljning av projekt visar att ytterligare insatser behövs för att höja den generella kunskapen om hur kraven inom social hållbarhet ska omsättas i olika typer av projekt.

Ett 80-tal projekt är av den storleksordningen att de har rapporterat om hur de har arbetat med social hållbarhet under 2023. Utvärderingen av rapporteringen visar att flertalet projekt, även de som startats långt före trafikförvaltningens krav på socialt hållbarhetsarbete togs fram, på något sätt arbetar med sociala hållbarhetsaspekter i sin planering och genomförande. Sociala konsekvensbeskrivningar inklusive barnperspektiv och folkhälsa, förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, jämställdhet inom projektgruppen, trygghetsskapande åtgärder vid byggarbets-

plats och sysselsättningsåtgärder är några exempel på hur projekt tar ansvar för social hållbarhet i sin verksamhet.

För att ytterligare effektivisera arbetet behövs en fortsatt utveckling av stöd så att projekten effektivt kan fokusera på analyser och åtgärdsval genom processens olika faser.



# 4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar



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

### Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

**Princip 6:** Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter

### Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



## 4.1 Så styrs arbetet

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

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

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

Vid utgången av 2023 var 938 personer anställda på förvaltningen, fördelat på 912 tillsvidareanställda samt 26 visstidsanställda (Tabell 4).

Antalet nyanställda externa medarbetare (tills vidare) under 2023 var 173 varav 94 var kvinnor och 79 män. I Tabell 5 redovisas lönefördelningen.

**Tabell 4.** Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2022–2023.

	2022	2023
Antal i ledningsgrupp totalt	10	11
- varav män	6	7
- varav kvinnor	4	4
Antal chefer totalt	98	126
- varav män	51	61
- varav kvinnor	47	65
Antal tillsvidareanställda totalt	816	912
- varav män	392	420
- varav kvinnor	424	492

**Tabell 5.** Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2022–2023 (medellöner per 31 december).

	2022	2023
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 12,6 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 6,2 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 1 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 0,5 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 10 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 9,5 % lägre än männens

## 4.2 Mål och indikatorer

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

**Tabell 6.** Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2022–2023. HME = Hållbart medarbetarengagemang.

Mål och indikator	Utfall 2022	Utfall 2023	Mål 2023 Region Stockholm
Motivation HME	72	75	79
Ledarskap HME	76	82	77
Styrning HME	68	68	75

## 4.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen som identifierats inom personalområdet är att förvaltningen inte lyckas kompetensförsörja i den utsträckning verksamheten kräver.

#### 4.3.1 Orsaker och konsekvenser

Den snabba förändringstakten i verksamheten ställer nya krav både på kompetens och arbetssätt. Förändringstakten innebär en ökad belastning på organisationen 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 vi inte lyckas riskerar det att ge negativa konsekvenser för såväl leverans som för vårt arbetsgivarvarumärke.

### 4.4 Genomförda aktiviteter 2023

#### 4.4.1 God och hållbar arbetsgivare – kartläggning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön

Kartläggningen är Region Stockholms främsta verktyg för att få en samlad bild över arbetsmiljön på våra arbetsplatser. I år har undersökningen utvecklats och breddats med frågor om den organisatoriska och sociala arbetsmiljön vilket omfattar arbetssituation, samarbete, ledarskap och organisatoriska förutsättningar. HME-modellen kvarstår i enkäten som är framtagen av Sveriges kommuner och regioner och tillämpas nu inom hela Region Stockholm och fokuserar på områdena motivation, ledarskap och styrning.

#### 4.4.2 "Lärande kultur – ett år av lärande"

Att satsa på kompetensutveckling bidrar till kvalitet i leverans men även till tillfredställelse hos medarbetare samt ökad attraktionskraft. Med ett större och riktat

fokus att skapa en lärande kultur och utveckla "learnability" ger vi förutsättningar till en mer agil, snabbfotad och kreativ arbetsplats som kan hålla jämna steg med utvecklingen. Under 2023 erbjuds alla medarbetare fyra föreläsningar och teamdialoger som utgår från modern forskning om psykologisk trygghet – trygga team och även kopplar till våra värderingar: öppenhet, kompetens, pålitlighet & samverkan. Vid chefsmötet i november lanserades – trygga chefer – ett samlingsnamn för ett gemensamt förhållningsätt till ledarskap som är hållbart i utmanande tider där stor förändring är en förutsättning för att vi ska lyckas.

#### 4.4.3 Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan

En ny visuell identitet har tagits fram som gör oss tydligare som arbetsgivare. Genom ett livfullt manér, fullt med färgglada ikoner, nya medarbetarbilder och budskap som berättar vad vi jobbar för blir det enklare att förstå vilka vi är. Ett nytt manér och en kampanj, "Vad jobbar du för?", har arbetats fram och lanserades under maj. Syftet med det här arbetet är att bygga kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare och väcka intresse för vår arbetsplats externt, men också att skapa stolthet internt.

#### 4.4.4 Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt

Inom förvaltningen har rekryteringsbehovet ökat markant det senaste året. Mot denna bakgrund har vi sett behov av att utveckla och kvalitetssäkra rekryteringsprocessen för att öka våra möjligheter att attrahera och

rekrytera nya medarbetare – men utan att rekryteringsprocessen upplevs som tungrodd av våra chefer. Resultatet av detta utvecklingsarbete – Rekrytering 2.0 – implementerades under

#### 4.4.5 Systematiskt arbetsmiljöarbete

I syfte att underlätta uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet infördes ett systemstöd (arbetsmiljömodulen i Stödet) under hösten 2022. Med hjälp av stödet skapas bättre förutsättningar för verksamhetens chefer att löpande undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Inom förvaltningen genomförs pulsmätningar på månadsbasis med kvartalsvisa fördjupningar. Mätningarna är i första hand ett chefsverktyg i syfte att underlätta dialog med medarbetarna om den gemensamma arbetsmiljön och är därmed en viktig del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

#### 4.4.6 Värderingar i fokus

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

#### 4.4.7 Kompetensförsörjning

För att långsiktigt kunna attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens, samt ställa om arbetssätt i önskad takt arbetar trafikförvaltningen med en aktiv kompetensförsörjningsplan. Varje avdelning gör under oktober/november en kompetensanalys som resulterar i en kompetensplan för kommande år.

Ett kompetensfokus genomsyrar även rekryteringsprocessen vilket medför att risken för ofrivillig diskriminering minskar. En aktiv åtgärd är att genom stickprov följa upp processefterlevnaden med fokus på; kravprofil, urval och rekryteringsgrupp.

#### 4.4.8 Studenter och unga talanger

När högskoleingenjörer väljer attraktiva arbetsgivare är trafikförvaltningen på femte plats och finns med på tio i topp-listan bland de arbetsgivare som högskoleingenjörer uppfattar som mest attraktiva, både i kategorin studenter och ”young professionals” (4–8 år). Sedan tidigare har vi utmärkelsen Karriärföretag 2023. Vårens studentsamarbeten resulterade i 10 examensarbete. Vårens engagemang i LIA och examensarbete har hittills resulterat i fyra anställningar och fler är på gång, studenterna är en viktig pusselbit i hur vi ska klara vår framtida kompetensförsörjning.

#### 4.4.9 Ledarskap och ledarutveckling

Kompetensutvecklingsinsatser, obligatoriska såväl som frivilliga, genomförs för att stärka cheferna i deras roll och ledarskapsområdet. Dessa utförs både som lokala

utbildningar inom trafikförvaltningen och som regionövergripande utvecklingsinsatser. Under 2022–2023 genomförs en lokal ledarutvecklingsinsats som omfattar alla chefer på trafikförvaltningen. Satsningen syftar till ett stärkt ledarskap, genom handledning i grupp, enligt konceptet Ledarintelligens.

#### 4.4.10 Hälsöfrämjande arbete

Förvaltningen vill verka för en hållbar arbetsmiljö och genom att fokusera på hälsofrämjande åtgärder nå ännu lägre sjuktal. 2023 års fokus har temat ”En hållbar arbetsdag”, där fysisk aktivitet och återhämtning finns med som givna ingredienser i programmet. Som ett led i det utbildas under året ett antal hälsoinspiratörer. Inom ramen för Hälsospåret erbjuds bland annat prova på pass på ett lokalt gym, inspirationsföreläsningar och den regiongemensamma Hälsoutmaningen. Förmånen Hälsokollen (en variant av hälsoundersökning) erbjuds samtliga medarbetare årligen. I samarbete med IT genomfördes föreläsningen ”Arbeta smartare för en hållbar arbetsdag” med fokus på nya arbetssätt i den digitala arbetsmiljön.

#### 4.4.11 Mångfald på arbetsplatsen

Ett arbete med att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom organisationen pågår. Under året har cheferna utbildats och APT-material har tagits fram som stöd i det lokala arbetet med den regiongemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier.



Fortsatt framåt  
med **förnybar**  
energi 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:



Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt så ofta som möjligt ska välja kollektiv-

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

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All busstrafik drivs sedan flera år tillbaka med biodrivmedel och blir alltmer energieffektiv i takt med att andelen elbussar successivt ökar. Förvaltningen har också under året förankrat en handlingsplan för hur energieffektiviseringsarbetet ska kunna bidra till 50 procent minskad klimatpåverkan 2030 relativt 2019 genom att reducera energin med 40 procent. Systematiskt arbete behöver utföras inom alla trafikslag och dess depåer samt tunnelbanestationer. Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. I takt med att renare förbränningsmotorer successivt kommit in i buss- och sjötrafiken minskar också lokala luftemissioner från trafiken och bidrar till förbättrad hälsa i tätbebyggd miljö. Därtill är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete. Till exempel Grön banvall, ett projekt som syftar till att anlägga växtlighet på banunderbyggnad för att bland annat gynna biologisk mångfald, motverka oönskad växtlighet samt att stabilisera banans slanter där det finns risk för erosion.

### 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 har under året genomgått en omcertifieringsrevision.

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).<sup>2</sup>
- 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 2023.

<sup>2</sup> Läsaren hänvisas till kap. 5.3.1

## 5.2 Ökat kollektivt resande

### 5.2.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

Trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att vidmakthålla befintlig kollektivtrafik och att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Från ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt men även för länets utveckling generellt. Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för ett högt antal resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

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

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar resetiderna med buss är ett annat exempel på hur trafik-

förvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Utredningar och åtgärdsförslag tas fram gemensamt med länets kommuner och Trafikverket.

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

### 5.2.2 Trafikanalyser för ökat kollektivt resande

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



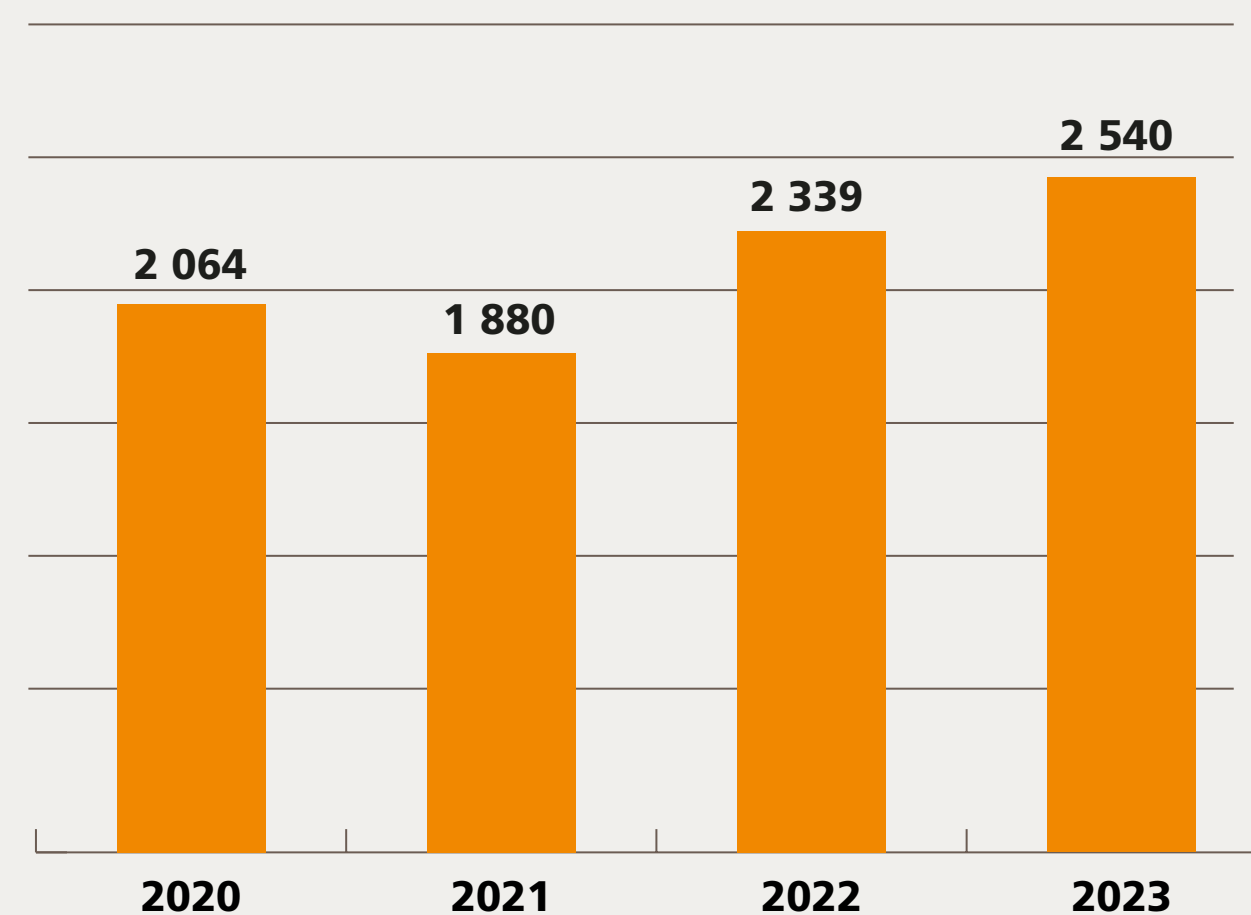


Under år 2023 har resandet i Stockholmsregionen stabiliserats på 83 procent jämfört med 2019. Den som har möjlighet att jobba hemifrån gör det 2,1 dagar per vecka. Den andel som endast reser några dagar i veckan har ökat. Distansarbete och nya beteenden efter pandemin bidrar till minskat resande med kollektivtrafik. En del resor som tidigare skedde med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller genomförs inte alls. Förändringar i resebehov skiljer sig åt beroende på var i regionen resor sker. Kollektivtrafikresor i innerstan är lättast att ersätta med gång/cykel och fortsätter att vara på lägre nivå än tidigare.

Kollektivtrafikens marknadsandel och färdmedelsandel har följts upp löpande med webbundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Resultaten är inte direkt jämförbara med tidigare rapporter där en annan mätmetod för resvaneundersökningar använts men trenden visar en stabil marknadsandel på hög nivå. Varje månad har mellan 54 procent och 58 procent av alla motoriserade resor genomförts med kollektivtrafik med undantag för sommarmånaderna då marknadsandelen sjunker något under 50 procent i likhet med tidigare år. Marknadsandelen för helår 2023 är 54 procent av alla motoriserade resor.

Förvaltningen arbetar aktivt med att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin och att locka

tillbaka resenärerna samt att få potentiellt nya resenärer. Figur 6 visar hur detta har utvecklats under åren 2020–2023.



**Figur 6.** Resande med kollektivtrafiken 2020–2023, antal påstigande en vanlig vintervardag (tusental).

### 5.2.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten följdes under 2023 med ombordundersökningen Upplevd kvalitet som huvudkälla. Undersökningen görs via enkäter ombord på fordonen till cirka 13 000 resenärer varje månad. Under 2023 var 79 pro-

cent av resenärerna nöjda med sin resa med SL. Resultatet är fem procentenheter lägre än 2022 med en tydligt nedåtgående trend under året som till stor del kan relateras till missnöje med pendeltrafiken.

### 5.3 Minska klimatpåverkan

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför, och det är av största vikt att minska utsläppen av växthusgaser. Region Stockholms klimatåtagande enligt regionens hållbarhetsstrategi innebär ett fokuserat arbete för att fortsätta minska utsläppen av växthusgaser från driften av verksamheterna. Det sker bland annat med fokus på energieffektivisering och elektrifiering. Dessutom är det tydligt i Region Stockholms hållbarhetsstrategi att klimatpåverkan från bygg- och anläggningsverksamheten och annan indirekt klimatpåverkan från inköp ska minska.

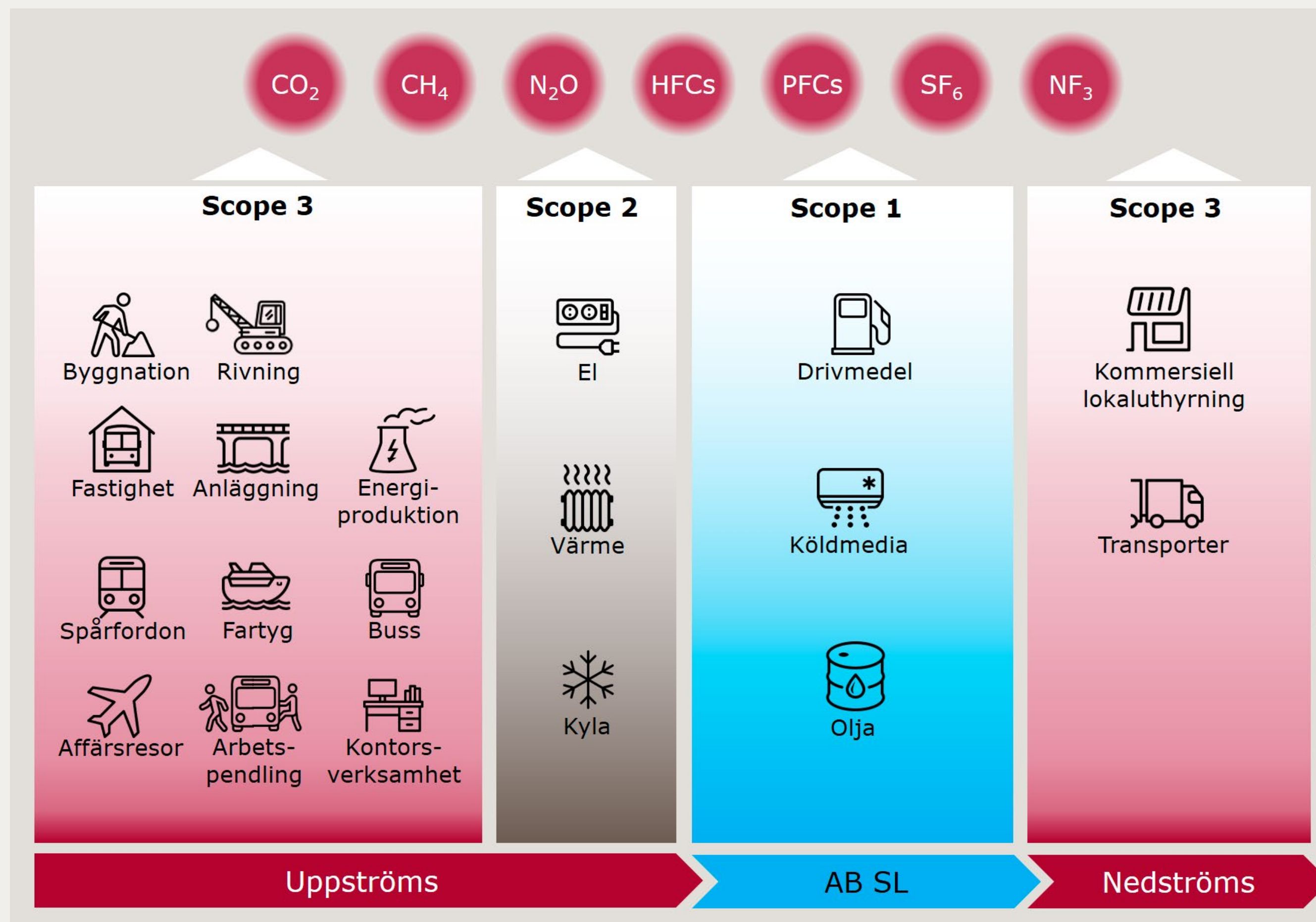




### 5.3.1 Fokus på utsläpp i värdekedjan

I årets hållbarhetsredovisning har trafikförvaltningen för första gången valt att redovisa AB SL-koncernens klimatpåverkan i enlighet med Greenhouse Gas (GHG)-protokollet<sup>3</sup>. GHG-protokollet är en internationellt vedertagen standard för att kvantifiera omfattningen av människans inducerade utsläpp av växthusgaser. Redovisningen utförs genom att analysera och kategorisera klimatpåverkan från olika verksamhetsområden enligt följande "Scope":

- Scope 1: direkta utsläpp som sker i den egna verksamheten, till exempel bränsleförbränning och fordon som trafikförvaltningen äger eller har stor rådighet över.
- Scope 2: indirekta utsläpp från inköpt el, värme och kyla.
- Scope 3: samtliga övriga indirekta utsläpp från uppströms eller nedströms i värdekedjan, till exempel från anläggning och bygg, inköp och kontorsverksamhet.



Figur 7. Schematisk bild över AB SL-koncernens totala klimatpåverkan i Scope, 1, 2, 3 enligt GHG-protokollet.

<sup>3</sup> Läs vidare på: [Homepage | GHG Protocol](#)



Rapporteringen enligt GHG-protokollet kommer att bli standard i linje med implementeringen av EU:s nya direktiv för hållbarhetsredovisning, Corporate Sustainability Reporting Directive, (CSRD)<sup>4</sup>. Det nya lagkravet omfattar företag av en viss storlek, vilket inkluderar AB SL-koncernen. Rapportering enligt GHG-protokollet bidrar till att trafikförvaltningen och trafikförvaltningens intressenter kommer att få en ännu bättre uppfattning om utsläppen från värdekedjan och därigenom skapa en utökad grund för utsläppsminskande åtgärder.

### 5.3.2 Åtgärder för att minska klimatpåverkan och klimatmål

Kollektivtrafiken utgör den del av Region Stockholms verksamheter som använder mest energi. Enbart driften står för ungefär 75 procent av Region Stockholms beräknade klimatpåverkan (Scope 1, Scope 2 och kategori 3 i Scope 3 enligt GHG-protokollet). I denna jämförelse ingår inte indirekta utsläpp av växthusgaser från inköp, byggnation och avveckling, vilka också är betydande för regionen och för trafikförvaltningen.

För att minska klimatpåverkan fokuserar trafikförvaltningen på huvudsakliga strategier som energieffektivisering, omställning till förnybara drivmedel med lägre klimatpåverkan, samt resurseffektiv byggnation och inköp. Dessa åtgärder utgör viktiga verktyg och syftar till att begränsa den globala uppvärmningen till Parisavtalets 1,5 grader år 2045.

**Klimatmål:** Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019<sup>5</sup>.

**Indikator:** Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, mätt i ton koldioxidekvivalenter<sup>6</sup>.

Från och med år 2024 kommer indikatorer för att räkna på Region Stockholms och trafikförvaltningens energianvändning samt klimatpåverkan att kompletteras i samband med fastställandet av nytt Regionalt trafikförslörjningsprogram för Stockholms län 2035.

### 5.3.3 AB SL-koncernens totala klimatpåverkan enligt GHG-protokollet

För första gången har trafikförvaltningen genomfört en klimatberäkning enligt GHG-protokollet, särskilt inriktad på AB SL-koncernens övergripande största klimatpåverkande aktiviteter inom Scope 3. Denna utökning inkluderar beräkningar av klimatpåverkan från inköp av nya fordon, upprustning av befintliga fordon, bygg- och anläggningsinvesteringar, alla transportrelaterade utsläpp som uppstår uppströms från drift samt affärsresor. Underhåll av fastighet och anläggningar har ännu inte inkluderats i beräkningarna, och är ett prioriterat område för framtida utveckling. Likaså planeras beräkningar för klimatpåverkan från arbetspendling och godstransporter på sikt.



<sup>4</sup> Läs vidare på: [Corporate sustainability reporting - European Commission \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-operations/infographic-123466.attachments)

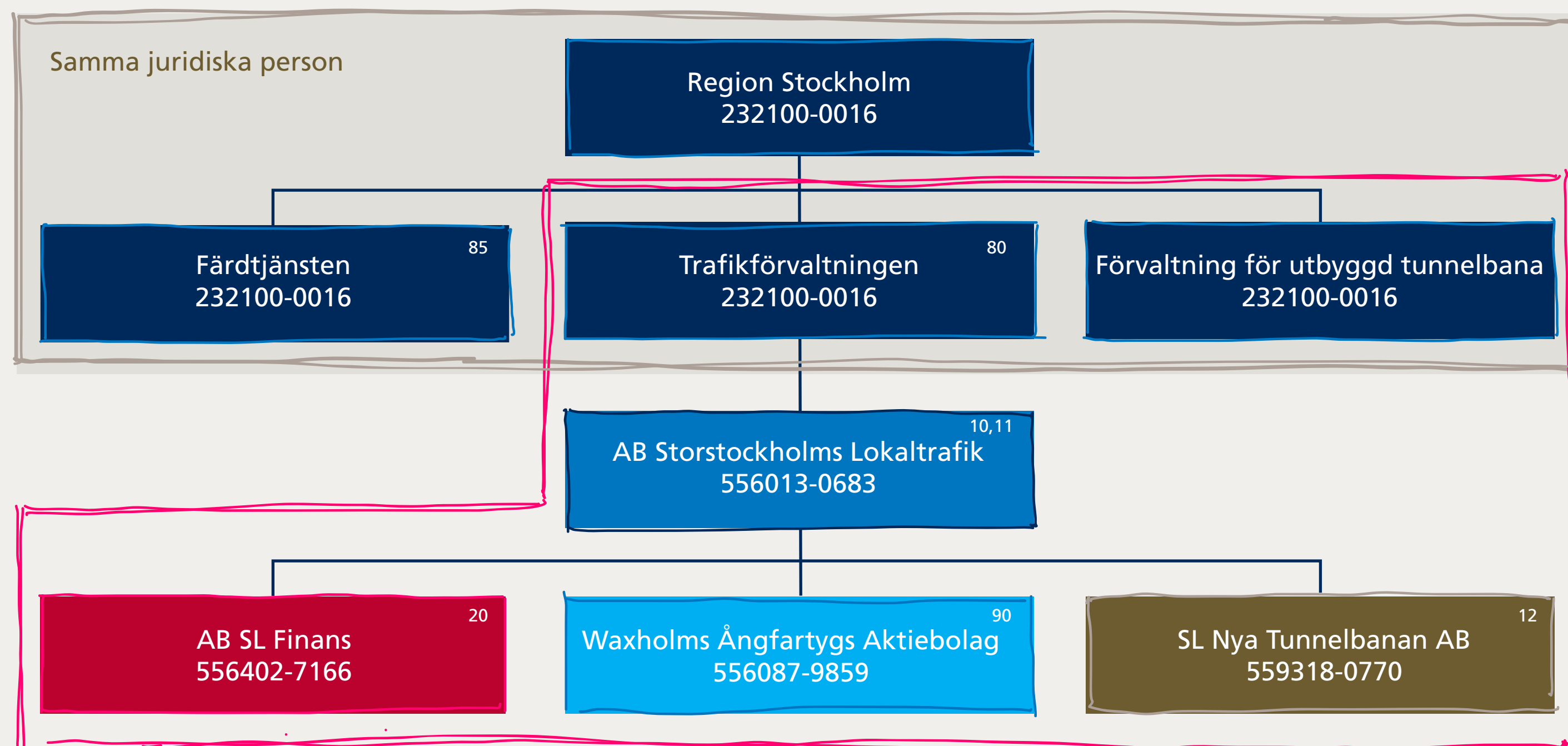
<sup>5</sup> Budget 2023 för Region Stockholm RS 2022-0123

<sup>6</sup> Budget 2023 för Region Stockholm RS 2022-0123



En pågående projektinsats fokuserar på att förbättra datakvaliteten och tillförlitligheten för att säkerställa mer precisa och omfattande beräkningar.

Klimatberäkningen omfattar samtliga bolag inom AB SL-koncernen, inklusive trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana, se Figur 8.



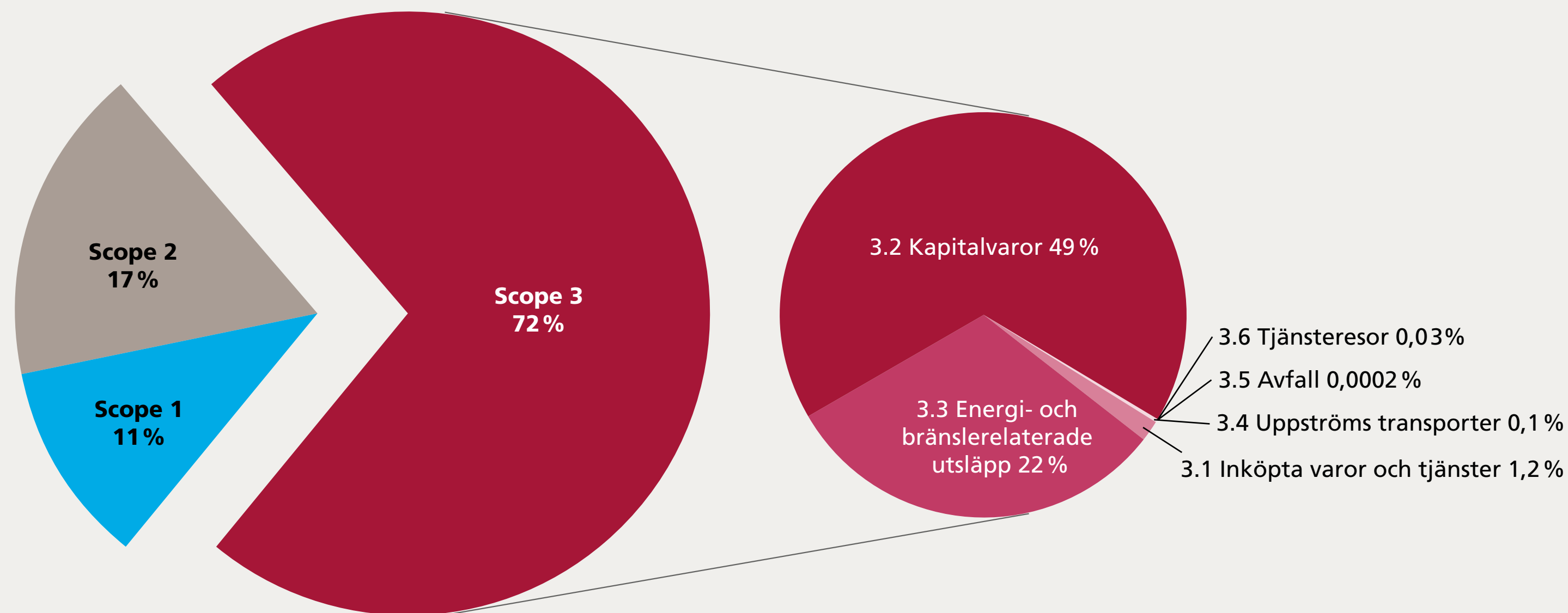
**Figur 8.** Omfattning av klimatberäkningen för AB SL-koncernen.



Resultatet presenteras i Tabell 7, Figur 9 och Figur 10. För mer detaljerad information, inklusive ingående data, beräkningsmetoder och tillhörande antaganden, hänvisas till bilaga 1.

Scope 3 utgör den största andelen av klimatpåverkan. Detta förklaras av att byggnation utgör 38 procent

av den totala klimatpåverkan. Energi- och bränsle-relaterade utsläpp utgör en annan stor post inom Scope 3 och i beaktande av alla Scope motsvarar detta 50 procent av de totala utsläppen.



**Figur 9.** Diagram som illustrerar AB SL-koncernens klimatpåverkan enligt Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden.

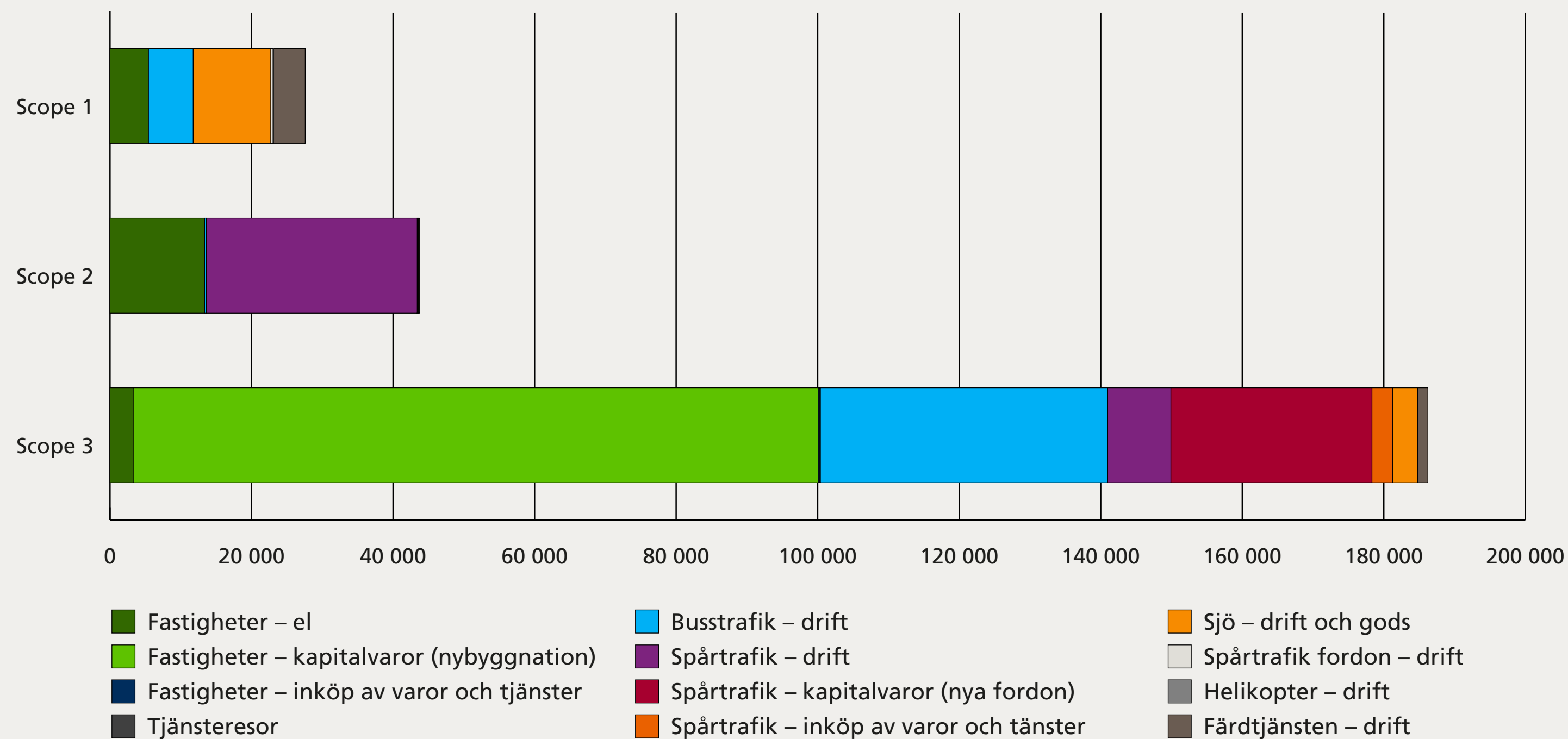
**Tabell 7.** AB SL-koncernens sammanfattade beräknade klimatutsläpp enligt GHG-protokollet Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden.

GHG-utsläpp per Scope	Beräknade totala utsläpp (ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)
<b>Scope 1 växthusgasutsläpp</b>	27 585
<b>Scope 2</b>	
- platsbaserade utsläpp <sup>7</sup>	43 715
- marknadsbaserade utsläpp <sup>8</sup>	8 600
<b>Scope 3 utsläpp (signifikanta)</b>	186 230
<b>Totalt</b>	
- totala klimatutsläpp – platsbaserade	257 530
- totala klimatutsläpp – marknadsbaserade	222 400

I Figur 10 ses vidare en ytterligare detaljering av olika poster inom varje Scope.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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 10.** Diagram som illustrerar mer nedbrutna poster inom varje Scope för AB SL-koncernen.

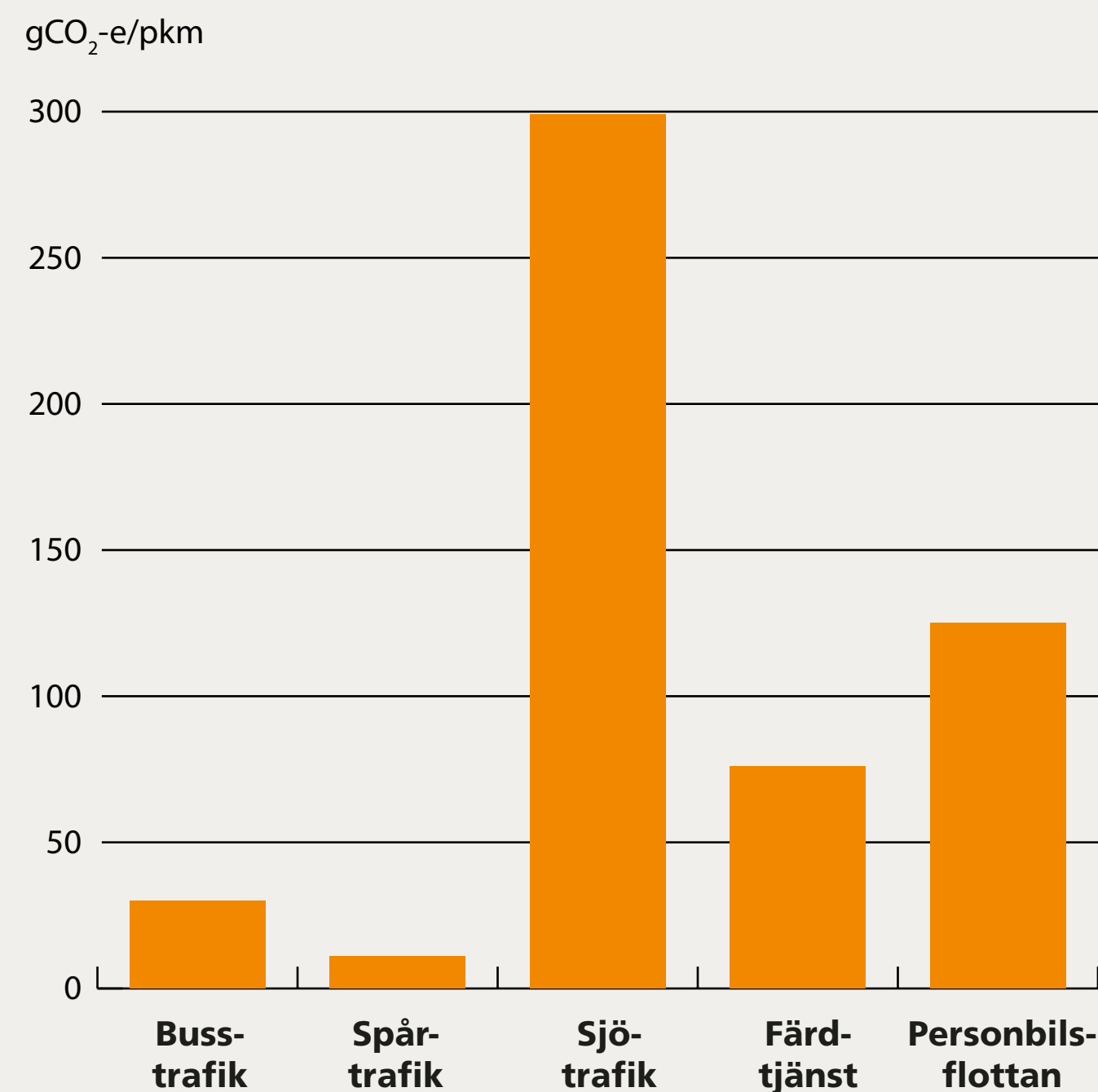
**5.3.4 Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken**

Trafikförvaltningens beräknade klimatpåverkan för nyttjad kollektivtrafik för år 2023 är 13 g CO<sub>2</sub>-e/pkm totalt för samtliga trafikslag, inklusive färdtjänsten. Växthusgasutsläppen baseras på Scope 1, Scope 2 samt kategori 3 i Scope 3 enligt GHG-protokollet och innehåller utsläpp från framdrivning av fordon. Nyckeltal per trafikslag ses i Bilaga 1. SL-trafikens utsläppsintensitet är nästan tio gånger mindre än svenska personbilsflottans (jämfört med data för 2022) vilket understryker kollektivtrafikens roll som en central del av det transporteffektiva samhället.

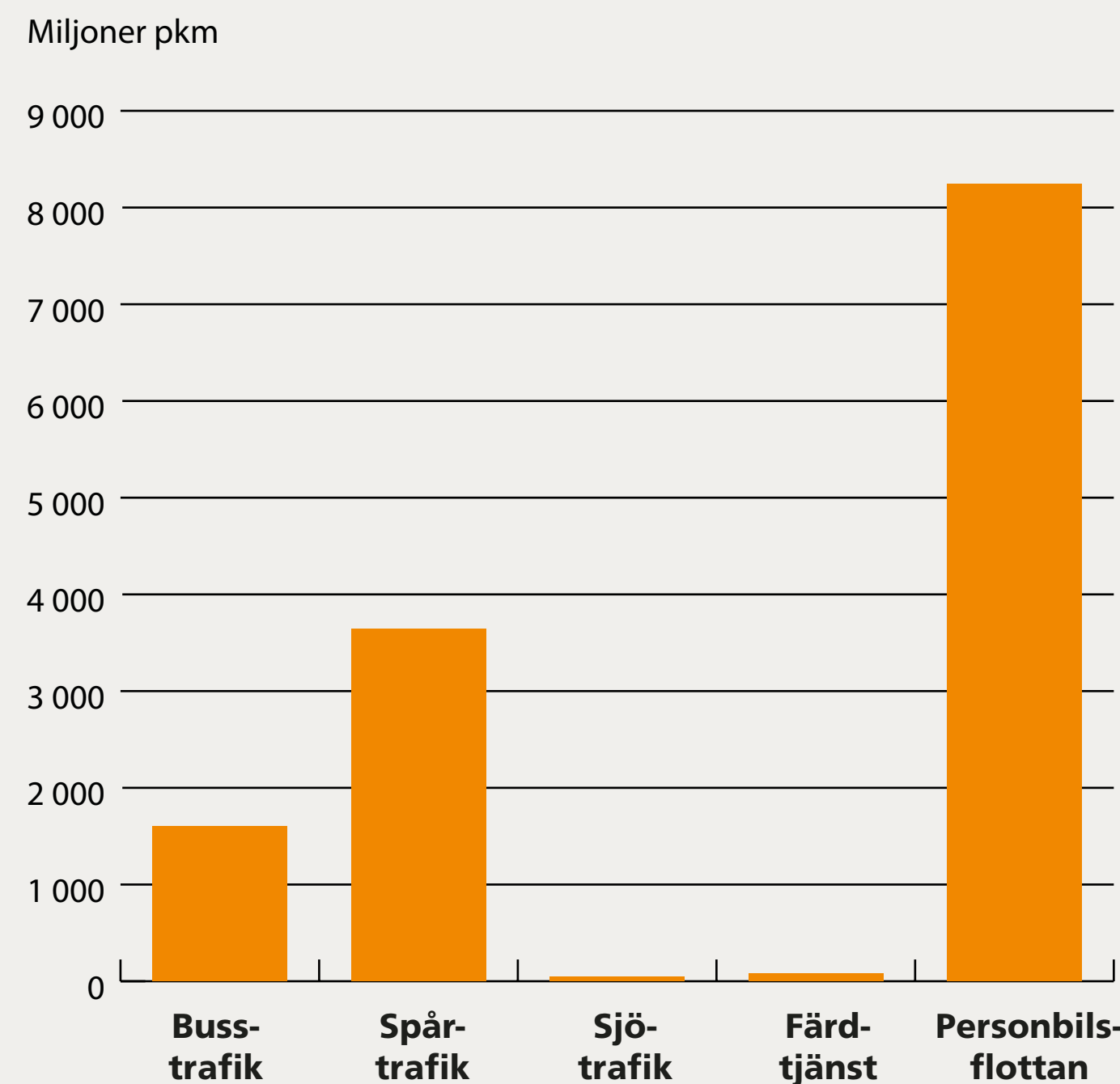
Figur 11 och Figur 12 nedan visar dels beräknad klimatpåverkan per personkilometer<sup>9</sup> (pkm) per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i Sverige (till vänster), dels en jämförelse mellan det faktiska antalet personkilometer per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i länet (till höger).

Figurerna nedan visar att sjötrafiken och färdtjänsten är relativt utsläppsintensiva om man tar i hänsyn antalet personkilometer som kördes i dessa system under 2023. Detta grundar sig dels i att dessa trafikslag fortfarande är beroende av fossila drivmedel, dels i den relativa ineffektiviteten jämfört med spår- eller busstrafiken.

<sup>9</sup> Personkilometer (pkm) är ett mått på hur lång sträcka resenären reser och beräknas genom att antalet resenärer multipliceras med resornas genomsnittliga längd.



**Figur 11.** Beräknad klimatpåverkan per personkilometer för kollektivtrafiken uppdelat per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan år 2023. Utsläppen för kollektivtrafiken omfattar växthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, och kategori 3 i Scope 3. Uppgifter för personbilsflottan kommer från Trafikverket med antagandet om 1,2 personer i bilen (Vägtrafikens utsläpp 2022) med uppgifter från år 2022.



**Figur 12.** Antal personkilometer per trafikslag och i jämförelse med personbilsflottan i länet. Uppgifter för personbilsflottan kommer från myndigheten Trafikanalys, med senaste tillgängliga statistik på länsnivå från år 2016.

### 5.3.5 Klimatpåverkan och resursanvändning i bygg- och anläggningsprojekt

**Indikator:** År 2023 ska 100 procent av andelen större trafikinvesteringar under inriktningsfasen ha mål att minska klimatpåverkan med minst 15 procent<sup>10</sup>.

Trafikförvaltningen är i ett nationellt perspektiv en stor byggherre och bidrar väsentligt till dessa stora utsläpp, så som tidigare beskrivet i avsnitt 5.3.1.

Successivt kommer fler och fler bygg- och anläggningsprojekt att ta fram klimatberäkningar, vilket kommer att ge en bättre noggrannhet i nyckeltal för klimatpåverkan från entreprenader. Redan idag har trafikförvaltningen kunskap kring vilka poster som orsakar störst klimatpåverkan från byggnationen. Följande områden är identifierade och behöver tydligt fokus:

- För en spårvägsanläggning står konstbyggnad, underbyggnad och överbyggnad för nästan tre fjärdedelar av den totala klimatpåverkan. Bergarbeten och markarbeten är också betydande. Det som ger denna påverkan är framför allt användning av diesel, betong, cement, stål och armeringsstål. Dessa beräknas motsvara över 80 procent av klimatpåverkan i byggskedet.
- För en depå är posterna betong, stål, drivmedel och isolering som tillsammans motsvarar cirka 90 procent av klimatpåverkan i byggskedet.

<sup>10</sup> Budget 2023 för Region Stockholm



För att minska klimatpåverkan i byggprocessen behöver trafikförvaltningen ha ett ökat fokus på val av lokalisering, design och konstruktionslösningar. Det är dessa aspekter som i stor utsträckning påverkar behovet av markarbeten, samt resursanvändningen i form av mängder av material och byggprodukter som används.

För att detta fullt ut ska genomslag i verksamheten behövs en förbättrad samsyn och utvecklad intern samverkan över avdelningsgränser inom förvaltningen. Miljönytta utifrån ett livscykelperspektiv och ekonomisk effekt ska ligga till grund vid prioritering av miljöåtgärder. Det innefattar utveckling och förstärkning av den ekonomiska styrningen, samt utveckling av behovsanalys, kravställning, kompetens och upphandling.

Vid val av byggprodukter används Byggvarubedömningen med syfte att prioritera produkter med mindre miljöskadligt innehåll och projekt ska logga alla produkter så att kunskap om vad som byggs in kan överföras till förvaltningen.

Årets uppföljning av cirka 160 pågående projekt visar att nästan hälften av rapporterade projekt har entreprenörer som jobbar med återbruk av varor och material.

Goda exempel är:

- Ett projekt har entreprenör som tecknat avtal med Ankarstiftelsen för återbruk av överblivet byggmaterial.
- Ett projekt skänker material till sysselsättningsverksamheten Reunik.
- Ett projekt har återbrukat en hel perrong.
- Flera projekt har lokalt återbruk av massor.
- Flera projekt har entreprenör som samverkar med TF om återbruk och framtida användning som reservdelar, exempelvis formvaror/virke, dörrar, gips, skivor, gallerdurksrännor, metallräcken, elarmaturer och elstegar.

Ett fåtal projekt har även börjat använda den interna Produktbanken i plattformen CC-build men för att få återbruk att fungera i större skala krävs en bred samverkan inom förvaltningen för att bland annat öka acceptans för återbrukade produkter och tydliggöra vilka produkter som enkelt kan återbrukas.

Tre av de fyra större projekt som ligger i inriktningsfasen under året har satt mål om minskad klimatpåverkan i byggprocessen.

Några exempel på områden som lyfts i projekten för att minska klimatpåverkan är:

- återbruk av byggnader och produkter
- externt återbruk av produkter
- effektiv masshantering
- val av hisskonstruktion
- anpassning av dimensionering för minskad betonganvändning
- planering för eldrivna arbetsmaskiner
- ”konfektionsbyggande” för att minska spill
- val av enkelbränt i stället för dubbelbränt tegel
- användning av stensmjöl i stället för asfalt
- krav på klimatprestanda på specifika material
- förnybara drivmedel.

#### 5.4 Energianvändning

Kollektivtrafikens energianvändning inom Stockholms län är omfattande. AB SL:s totala energianvändning för perioden uppgår till ca 1 320 GWh. Detta omfattar både trafikdrift, fastigheter och ett visst spårunderhåll. Energianvändningen har samma omfattning som klimatpåverkan enligt Scope 1 och 2 i GHG-protokollet, så som redovisat i avsnitt 5.3.1, undantaget energianvändningen till hyrda kontorsfastigheter. Enligt den marknadsbaserade metoden<sup>11</sup> för att beräkna förnybar

<sup>11</sup> 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.

energi, uppgår 94 procent av energianvändningen av förnybara energikällor.

Som jämförelse uppgick energianvändningen för hela Sveriges inrikesflyg till ca 1 200 GWh år 2022 (Energimyndigheten, SCB, Transportstyrelsen).

Färdtjänstens energianvändning redovisas separat och uppgår till ca 28 700 MWh, varav 36 procent utgörs av förnybara energikällor. Detaljerade tabeller och grund för beräkningar ses i bilaga 1.

Även förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el bidrar till koldioxidutsläpp ur ett livscykelperspektiv, som ses i Tabell 7. Därför är energieffektivisering en prioriterad åtgärd för att minska de faktiska växthusgasutsläppen.

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

#### 5.4.1 Grön Omställning – Trafikförvaltningens handlingsplan för klimat- och energieffektivisering

Under år 2023 har förvaltningen färdigställt en handlingsplan för uppdraget Grön Omställning<sup>12</sup> som omfattar energieffektivisering för trafik och fastigheter. Handlingsplanen syftar till att stärka trafikförvaltningens energieffektiviseringsarbete med utgångspunkt i Region Stockholms mål om att halvera klimatpåverkan till år 2030 jämfört med år 2019. Handlingsplanen definierar energieffektiviseringsmål för trafikförvaltningens verksamhet (inom Scope 1, 2, och kategori 3 i Scope 3 enligt GHG-protokollet) som rör buss-, spår- och sjötrafik, färdtjänst samt för trafikförvaltningens depåer och stationer. Handlingsplanen tydliggör även åtgärder, tidplan, budget, roller och ansvar, processer samt verktyg som krävs för att nå utsläppsmålen år 2030. Arbetet förväntas på sikt även resultera i betydligt minskade energikostnader och minskad underhållsskuld inom fastigheter, fordon och infrastruktur.

Handlingsplanen ska ses som det första delmålet avseende klimatpåverkan från drift av verksamheten till 2030 för att regionens mål om klimatneutralitet ska nås 2035.

Som del av hållbarhetsredovisningen har också utförda och rekommenderade energisparåtgärder samlats in i energiledningsplaner under december. Energilednings-

planerna är det systematiska verktyget för insamling och uppföljning av föreslagna energieffektiviseringsåtgärder. Här framgår också förväntad energireduktion per åtgärd, fördelning av åtgärds kostnader mellan olika aktörer samt vilken part som får del av den minskade energikostnaden. Insamlingen har föregåtts av arbetsmöten, för sjö- och busstrafik samt fastighet, mellan trafikutövare och representanter från förvaltningen.

Under året har uppdraget Grön Omställning arbetat med att ta fram en branschrekommendation. Denna rekommendation, som beräknas publiceras våren 2024, har som uppgift att åstadkomma och verifiera termisk komfort med förbättrad energiprestanda från bussar när de körs i trafik. Arbetet bedrivs i en arbetsgrupp inom den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP och baseras på datainsamling, analys och utvecklingsinriktade dialoger med industrin. Energikartläggningar från de nya buss- och spårtrafikavtalen har under året analyserats och utgör grund för bedömning om lämpliga åtgärder till energiplaner för att minska klimatpåverkan.

Inom ramen för uppdraget har även ett pilotförsök inom sjötrafiken påbörjats under 2023. Pilotförsöket syftar till att minska mängden bränsle som förbrukas av fartygen, genom att testa teknik som optimerar signalering av väntande resenärer på bryggor. Pilotförsöket kommer att fortsätta under 2024.

<sup>12</sup> Nämnds specifikt uppdrag Nr 8 i TN budget 2022, RS 2020-0775, s. 101

### 5.4.2 Energieffektivisering i trafiken

**Indikator:** Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik ska vara 15 procent år 2030 jämfört med år 2011<sup>13</sup>.

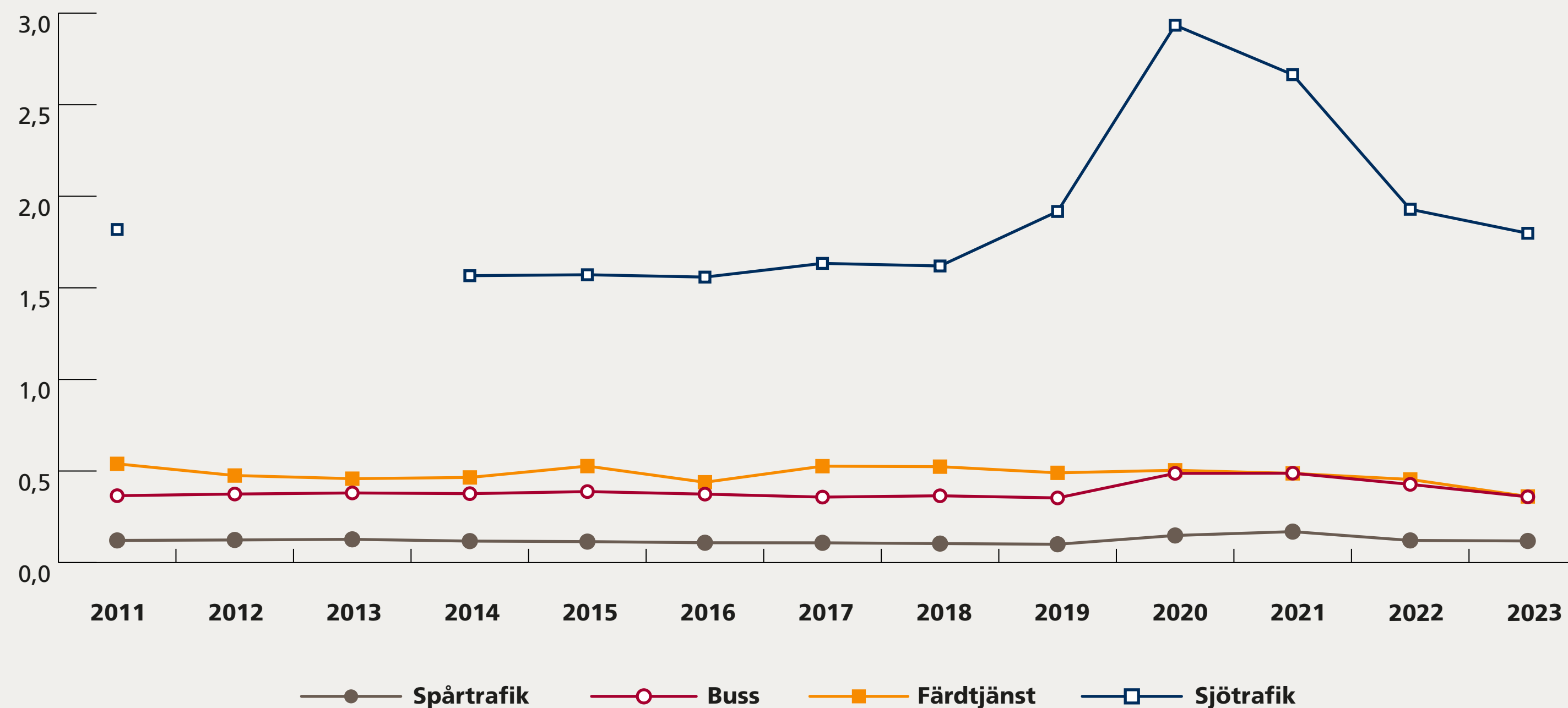
Den beräknade energianvändningen inom kollektivtrafiken uppgick totalt till cirka 1 118 GWh och 0,208 kWh/pkm år 2023. Energinvändningen per personkilometer har väsentligen minskat jämfört med



år 2022. Detta beror på att antal personkilometer för både spårtrafik, buss- och sjötrafik väsentligen ökat under år 2023, samtidigt som energianvändningen minskat på samtliga tre trafikslag. Störst skillnad ses inom busstrafiken, där den rapporterade totala energianvändningen minskat med 9 procent jämfört med utfall år 2022, samtidigt som personkilometrarna ökat

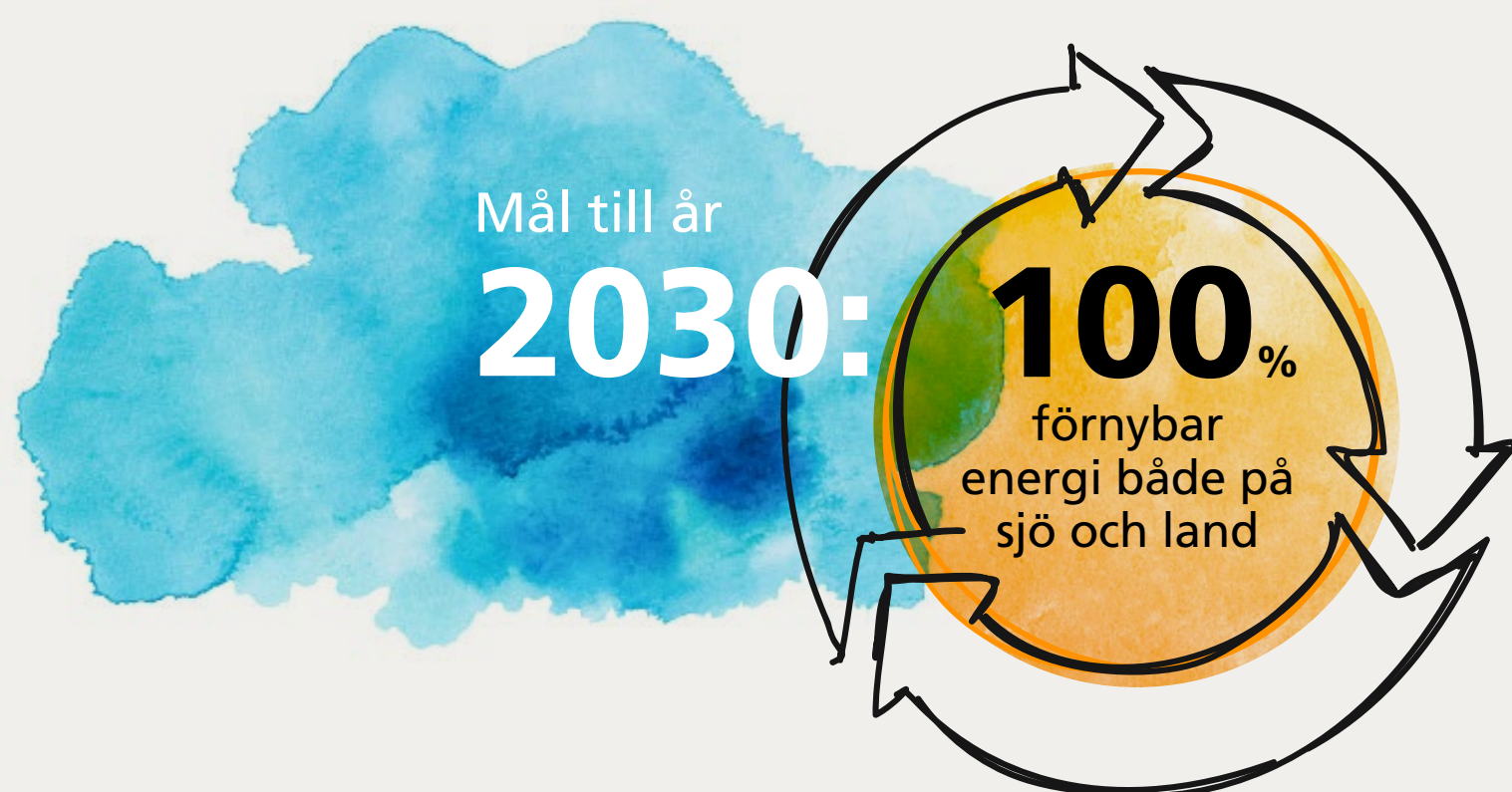
med 9 procent jämfört med ifjol. Detta trots att de totala fordonsutbudskilometrarna varit i princip oförändrade. Med nuvarande trend kommer dock indikatorn inte nås till år 2030.

Energieffektiviseringsarbetet behöver systematiseras och accelereras.



Figur 13. Årlig energianvändning per personkilometer per trafikslag år 2011–2023.

<sup>13</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017



#### 5.4.3 Energieffektivisering i fastigheter

**Indikator:** Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik ska vara 30 procent jämfört med år 2011<sup>14</sup>.

Den beräknade energianvändningen inom depåer och stationer uppgick totalt till cirka 229 GWh och cirka 211 kWh/kvm (bruksarea) år 2023.

Totalt har värme-, el- och kylanvändningen per kvadratmeter minskat med 0,5 procent (motsvarande 1 kWh/kvm) jämfört med år 2022, och minskat med cirka 1,5 procent (3 kWh/kvm) jämfört med år 2019. Sammantagna förändringen på 0,5 procent för de nära 165 stationer och depåerna som inräknas är för låg för att kort kommentera vad som ligger bakom genom att få depåer och stationer visar tydlig trendförändring mellan

tidigare år. Förhoppningen är att Grön Omställnings handlingsplan ska skapa tydlig reduktion från 2024 på flera depåer som medför att totala blir tydligare.

#### 5.4.4 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

**Indikator:** Andel förnybar energi i kollektivtrafiken ska år 2030 vara minst 100 procent<sup>15</sup>.

Den beräknade andelen förnybar energi i kollektivtrafiken uppgick till 93 procent år 2023 enligt den marknadsbaserade metoden.

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

#### Elektrifiering

Under år 2023 har inga nya elbussar tagits i drift, därmed ligger elbussflottan stabil på 35. Däremot har trafikförvaltningen under året startat arbetena för att förbereda ett flertal depåer för elbussdrift inför kommande trafikstart:

- Nyboda och Gubbängen inför trafikstart av E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort 19 januari 2025.
- Råsta och Lunda inför trafikstart av E42 Bromma/Solna/Sundbyberg i augusti 2024.
- Tyresö, Handen, Jordbro och Ösmo inför trafikstart av E45 Tyresö/Handen/Nynäshamn sommar 2025.
- Fredriksdal, Tomtebodan, Frihamnen, Södertälje och Kallhäll inför trafikstart av E46 Innerstaden och Lidingö, E47 Södertälje och Nykvarn samt E48 Järfälla och Upplands Bro.

Arbetet med att förbereda depåerna inom avtalet E36C Nacka/Värmdö, med trafikstart 9 februari 2025, har också påbörjats under året dock är det trafikutövaren som ansvarar för dessa arbete till skillnad från de övriga avtal.

Inom färdtjänstverksamheten har andelen elfordon ökat under året och utgör nu cirka 22 procent av den totala fordonsflottan.

#### 5.4.5 Förnybar energi i fastigheter

**Indikator:** Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik ska vara 100 procent senast 2030<sup>16</sup>.

Resultatet för år 2023 visar att andelen förnybar energi från el, värme och fjärrkyla i fastigheter sjunker från

<sup>14</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017

<sup>15</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017

<sup>16</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017



96 procent år 2022 till 94 procent år 2023. Oljeanvändningen har ökat i viss mån, även fjärrvärmens i Stockholm Exergis nät har ökat samt fossil andel i den fjärrvärmemixen jämfört med 2022. Även en större andel av elen relativt 2022 har inte påvisat ursprungsgarantier för förnybar mix sett till köpt energi påverkar.

I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme<sup>17</sup> och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el.

## 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 negativ omgivningspåverkan. Som en del i egenkontrollen genomförs regelbundet beräkningar av bullerutbredningen från SL:s spårtrafik till omgivningen, så kallade bullerkartläggningar. Bullerkartläggningarna bygger på

regelbundna inmätningar av spårfordonen. Under 2023 har ljudeffekten för tunnelbanans nya fordon C30 mätts in. Dessa inmätningar är en del i att uppfylla miljöbalkens kunskapskrav men emissionsdata kan även lämnas ut till aktörer som planerar bostäder nära SL spår. Även trafikprognos för bullerberäkningar har uppdaterats och finns tillgänglig för externa aktörer.

Under 2023 har så gott som samtliga X10p-vagnar på Roslagsbanan blivit försedda med hjuldämpare. Främsta syftet med hjuldämpare är att reducera hjulskrik i kurvor men även en sänkning av ljudnivåerna från rullningsljudet erhålls.

Förvaltningen har under året granskat ett stort antal detaljplaner utifrån bullersynpunkt för att säkerställa en god samhällsplanering. För att höja kunskapsnivån om buller och verksamhetsutövaransvar har kurser hållits för blivande järnvägsingenjörer.

I samband med klagomål och myndighetstillsyn har bullermätningar utförts under året som komplement till bullerberäkningarna. I flera fall har de enskilda ärendena kunnat kopplas till brister i spårunderhåll. Under 2023 har arbetet med utformning av den långsiktiga strategin för hur underhåll ska genomföras fortsatt. Färre spårfel och slätare spår kommer att generera en reduktion av buller och därmed även en reduktion av antalet bullersynpunkter.

Vad gäller bussfordon inkommer det väldigt få klagomål från boende. 67 procent av bussflottan är numera klassade enligt Euro VI. Till skillnad från tidigare Euro V är Euro VI betydligt tystare vid acceleration. Det har väsentligen reducerat antalet bussrelaterade klagomål som vanligen uppstår tätbebyggt miljö då bussar accelererar från exempelvis hållplatser eller korsningar.



<sup>17</sup> Trafikförvaltningen ställer idag inga krav i avtal på fjärrvärme – leverantörerna har egna tuffa krav på övergång till fossilfritt

Även införandet av elbussar kommer ytterligare reducera buller i tätbebyggd miljö. Överprövning av nya trafikavtal har dock försenat införandet av elbussar.

### 5.5.2 Bullerskyddsåtgärder

**Indikator:** Måltal 2030: Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken<sup>18</sup>.

Under 2023 färdigställdes förstudie för bullerskyddsåtgärder för Nockebybanan. Enstaka bullerskyddsåtgärder kvarstår att utföras utmed Saltsjöbanan. För Tvärbanan har samtliga fastighetsägare som är berättigade, och har tackat ja, fått åtgärder. De spårsträckor som återstår för åtgärd är Nockebybanan och tunnelbanan (tunnelbanans röda linje har delvis åtgärdats).

## 5.6 Klimatanpassning och klimatrisker

**Mål:** 2035: Region Stockholms verksamheter är resilianta<sup>19</sup>.

Den pågående klimatförändringen medför att det kommer bli vanligare med extrema väderhändelser såsom kraftiga skyfall och längre värmeböljor. På längre sikt behöver samhället även ta höjd för stigande havsnivåer.

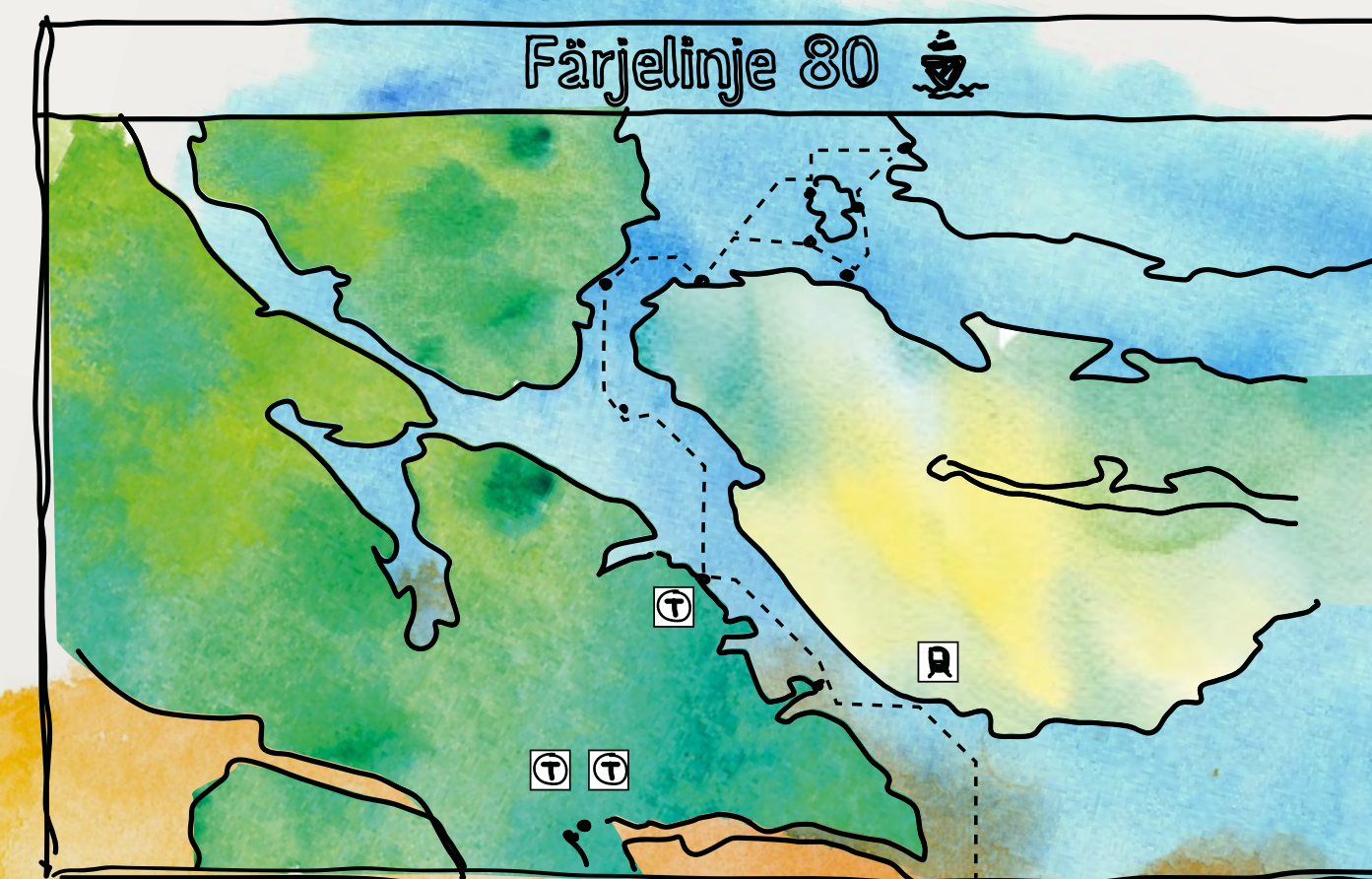
Ett klimat i förändring innebär ökade risker för skador på infrastruktur och den bebyggda miljön samt orsaka risker för hälsa och välmående, både för resenärer och personal. Vissa väderhändelser kan förväntas bli allt vanligare och kan i ökad grad påverka förutsättningarna att bedriva kontinuerlig trafik. För att trafikförvaltningen ska kunna säkerställa sitt uppdrag att leverera kontinuerligt driftsäker och trygg kollektivtrafik, krävs god kännedom om vilka klimatrisker som finns för verksamheten.

Förvaltningens översiktliga klimatriskanalys för SL:s infrastruktur, fordon och kollektivtrafikdrift ligger till grund för en handlingsplan för klimatanpassning som nu är under framtagande.

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

En pilotstudie för en särskilt utsatt station inom tunnelbanesystemet genomfördes under 2022 och 2023. Resultatet visar att den beräknade förväntade skadekostnaden för skyfall (riskkostnad) för denna anläggningsdel de kommande 100 åren uppgår till cirka 300–470 miljoner kronor. Ett omfattande skyfall kan innebära totalavstängd trafik under två till fem veckor. Dessutom kan det ta

6–15 månader att återställa anläggningen med delvis reducerad trafik. Flera kostnader som kan uppstå har inte varit möjliga att bedöma i pilotstudien. Därmed bedöms den förväntade skadekostnaden vara underskattad. Konsekvenser i form av återställningskostnader och kostnader kopplade till trafikala restidsföröningar är starkt platsberoende. Siffrorna från pilotstudien ger ändå en indikation om vilka ekonomiska konsekvenser som klimatrelaterade händelser kan komma att innebära för kollektivtrafiken och samhället i stort.



<sup>18</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017

<sup>19</sup> Budget 2022 för Region Stockholm

Vi säger alltid  
**nej till  
korrruption**





## Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

## Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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

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

## 6.1 Så styrs arbetet

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

### 6.1.1 Region Stockholms riktlinje och policy

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

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

### 6.1.2 Internt styrdokument

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

ett gott omdöme är av största vikt. Allt arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen och det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Samtliga konsulter ska inför uppdrag underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet. Det interna styrdokumentet är en viktig del i den löpande informationen och utbildningen till anställda.

### 6.1.3 Upphandling och avtal

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

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

## 6.2 Risker inom antikorrupktion

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

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

## 6.3 Genomförda aktiviteter 2023

### 6.3.1 Information till verksamheten

Under 2023 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

### 6.3.2 Utbildning

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

### 6.3.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Förvaltningen skickar årligen sommar- respektive julfärebrev 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.

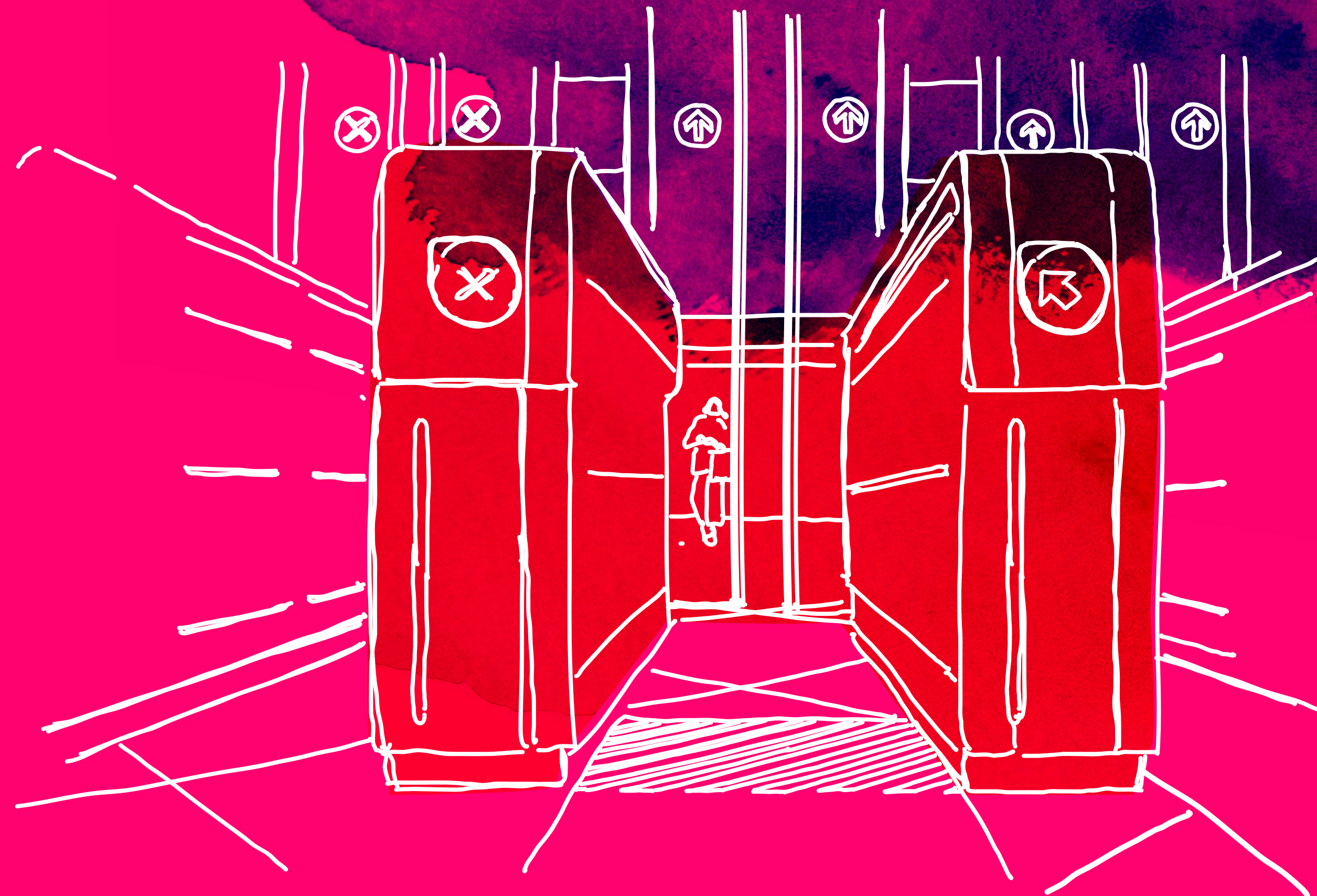
### 6.3.4 Internt utvecklingsarbete

Under året inleddes även ett internt arbete kopplat till antikorrupktion. Arbetet har skett under ledning av sektion Risk och intern kontroll och representanter från Internrevision, Säkerhet, Juridik och HR har deltagit. Arbetet innefattar en översyn av interna styrdokument och rutiner samt ett speciellt fokus sker även kopplat till bisyssla och jäv.



# Bilagor

1. Hållbarhetsdata
2. Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare
3. Medlemskap i urval



# Bilaga 1 Hållbarhetsdata

## Inledning

Denna bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2023 innehåller detaljerad hållbarhetsdata inom miljö, energi och social hållbarhet.

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 sammanfattas klimatberäkning för aktiviteter inom samtliga bolag inom AB SL-koncernen, samt trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana, för 12-månadersperioden 1 december 2022 t.o.m. 30 november 2023.

Klimatberäkningarna enligt GHG-protokollet baseras på både faktisk mätdata, schabloner och antaganden baserat på de ekonomiska data som finns tillgängliga.

Klimatberäkningar för Scope 1- och 2-utsläpp har beräknats baserat på faktisk mätdata för egna fastigheter samt drift av kollektivtrafik och färdtjänst. För de hyrda fastigheterna användes både 2022 års data och schablon.

Klimatpåverkan av nya spårfordon beräknades med hjälp av fordonens Environmental Product Declarations (EPD), medan upprustning av gamla fordon estimerades baserat på EPD från liknande fordon. Bygg- och anläggningsinvesteringar beräknades med schablon och ekonomiska data för 2023.

Klimatberäkningen för tjänsteresor baseras på faktisk mätdata för anställdas resor med flyg och tåg under 2023. Inköpt material i kategori 1 inkluderar livsmedel, textilier och möbler. Dessa har beräknats baserat på ekonomiska data. Klimatpåverkan av avfall beräknades utifrån schablon, baserad på regionens data från 2022.

**Tabell 1.** Beräknade klimatutsläpp för AB SL-koncernens totala klimatpåverkan enligt GHG-protokollet Scope 1, 2 och 3. Utsläpp från färdtjänsten ingår ej då färdtjänsten inte ingår i AB SL-koncernen.

GHG-utsläpp per Scope (ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	Beräknade totala utsläpp	Omfattning av aktiviteter i Scope 1, 2, 3
<b>Scope 1-växthusgasutsläpp</b>		
Bruttoväxthusgasutsläpp Scope 1	27 585	Utsläpp från verksamheten som ägs eller kontrolleras av organisationen, t.ex. utsläpp från förbränning i egna fordon, trafikutövers fordon med krav i avtal, oljepannor, reservkraft, köldmedia.
<b>Scope 2-växthusgasutsläpp</b>		
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp	43 715	Utsläpp från inköpt el, fjärrvärme, fjärrkyla. Genomsnittliga utsläpp från energinäten Region Stockholm tillhör (Nordisk elmix).
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp	8 600	Utsläpp från inköpt el, fjärrvärme, fjärrkyla.
Utsläpp där AB SL aktivt valt att handla upp ursprungsmärkt el genom avtal		
<b>Betydande växthusgasutsläpp inom Scope 3</b>		
Totala indirekta bruttoutsläpp	186 230	
<b>Uppströms</b>		
3.1 Inköp av varor och tjänster	3 162	Trafikdrift utöver Scope 1 och 2, underhåll, inköp av produkter
3.2 Kapitalvaror	125 220	Investeringar med avskrivning, till exempel nybyggnation, ersättningsinvesteringar, fordon, fartyg
3.3 Bränsle- och energi-relaterade verksamheter	57 543	Uppströms energibränslen, drivmedel, köpt energi

Tabell 1. forts.

GHG-utsläpp per Scope (ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)	Beräknade totala utsläpp	Omfattning av aktiviteter i Scope 1, 2, 3
3.4 Transport och distribution i tidigare led	228	Upphandlade transporter
3.5 Avfall genererat i verksamheter	0,4	Avfallshantering i den egna verksamheten
3.6 Tjänsteresor	74	Flyg, tåg
3.7 Anställdas pendling	i.u.	Arbetspendling
3.8 Tillgångar som leasas i tidigare led	i.u.	IT, kontorsytor
<b>Nedströms</b>		
3.9 Transport i senare led	i.u.	Transport av SL kort till återförsäljare
3.10 Bearbetning av sålda produkter/tjänster	i.u.	Ej relevant
3.11 Användning av sålda produkter/tjänster	i.u.	Framtida sålda andrahandsvaror
3.12 Slutbehandling av sålda produkter/tjänster	i.u.	Förväntad avfallshantering av SL kort, tillgångar sålda i andra hand
3.13 Tillgångar som leasas i senare led	i.u.	Kommersiell lokaluthyrning
3.14 Franchiseavtal	i.u.	Ej relevant
3.15 Investeringar		
(endast för investerare och finansiella institut)	i.u.	Ej relevant
<b>Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO<sub>2</sub>e)</b>	<b>257 530</b>	
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	222 400	

## Energianvändning

I Tabell 2 sammanfattas AB SL-koncernens energianvändning och energimix enligt ESRS E1 (bilaga till kommissionens delegerade förordning om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning 2013/34/EU vad gäller standarder för hållbarhetsrapportering). Sammanfattningen 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 elmix med hänsyn tagen till import och export.
- För fjärrvärme används energiföretagens branschstandard för beräkning av andel förnybar energi.
- Busstrafiken använder 100 procent biogas.
- Blandningen av fordonsgas som tankas av färdtjänsten är statistik om leveranser av fordonsgas från SCB.

**Tabell 2.** Energianvändning och energimix för AB SL-koncernen. Energianvändning för färdtjänsten ingår ej då färdtjänsten inte ingår i AB SL-koncernen.

Energianvändning	2022	2023
Drivmedelsanvändning från petroleumprodukter (MWh)	57 035	61 182
Buss	16 704	16 211
Sjötrafik	37 847	42 420
Godstrafik	1 169	730
Helikopter	301	301
Spårarbetsfordon	1 015	1 520
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	2 419	4 493
Fastigheter	2 419	4 493
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från fossila källor (MWh)	5 984	9 048
Buss	0	0
Sjötrafik	1 307	1 423
Fastigheter	4 677	7 626
<b>Total användning av fossil energi (MWh)</b>	<b>65 438</b>	<b>74 724</b>
Andel fossila källor i total energianvändning	4,74 %	5,66 %
Användning av kärnkraft (MWh)	2 357	2 427
Sjötrafik	760	498
Fastigheter	1 597	1 928
Andel kärnkraft i total energianvändning	0,17%	0,18%
Drivmedelsanvändning från förnybara energikällor (MWh)	658 909	596 567
Buss	609 975	553 700
Sjötrafik	48 373	42 479
Godstrafik	509	303
Helikopter	2	8
Spårarbetsfordon	49	77

Energianvändning	2022	2023
Bränsleanvändning från förnybara energikällor (MWh)	2 808	203
Fastigheter	2 808	203
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från förnybara källor (MWh)	652 466	647 303
Buss	754	3 513
Spårtrafik	434 110	428 354
Sjötrafik	304	304
Fastigheter	217 298	215 132
Förbrukning av egenproducerad förnybar energi (MWh)	i.u.	i.u.
<b>Total användning av förnybar energi (MWh)</b>	<b>1 311 375</b>	<b>1 243 870</b>
Andel förnybara källor i total energianvändning	95 %	94 %
<b>Total energianvändning (MWh)</b>	<b>1 379 170</b>	<b>1 321 021</b>

**Tabell 3.** Energianvändning och energimix för färdtjänsten.

<b>Energianvändning färdtjänsten</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Drivmedelsanvändning från petroleumprodukter (MWh)	17 554	16 226
Drivmedelsanvändning från naturgas (MWh)	321	286
Användning av inköpt elektricitet från fossila källor (MWh)	341	1 399
<b>Total användning av fossil energi (MWh)</b>	<b>18 216</b>	<b>17 911</b>
Andel fossila källor i total energianvändning	56%	62%
Användning av kärnkraft (MWh)	198	490
Andel fossila källor i total energianvändning	0,61 %	1,71 %
Drivmedelsanvändning från förnybara energikällor (MWh)	14 100	10 030
Användning av inköpt elektricitet från förnybara källor (MWh)	79	299
<b>Total användning av förnybar energi (MWh)</b>	<b>14 179</b>	<b>10 329</b>
Andel förnybara källor i total energianvändning	44 %	36 %
<b>Total energianvändning färdtjänsten (MWh)</b>	<b>32 593</b>	<b>28 730</b>

Ytterligare energidata nedbrutna för olika transportslag ses i Tabell 4–5.

**Tabell 4.** Total energianvändning för godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet för år 2017.

<b>Energianvändning djötrafiken godstrafik</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,668	5,361

**Tabell 5.** Energianvändning för spårtrafiken uppdelat per trafikslag. I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

<b>Energianvändning spårtrafik</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Personkilometer	3 577 000 000 <sup>20</sup>	3 644 000 000
Pendeltåg [MWh]	196 300	192 103
Tunnelbana [MWh]	186 450	188 033
Lokalbanor [MWh]	51 300	48 218
<b>Total energianvändning [MWh]</b>	<b>434 100</b>	<b>428 350</b>
Energianvändning [kWh/pkm]	0,121	0,118

<sup>20</sup> Justerat år 2023 efter granskning och kontroll av pkm

## Nyckeltal

Nyckeltal i nuvarande Trafikförsörjningsprogram från år 2017 ses i Tabell 6–8.

**Tabell 6.** Total energianvändning per trafikslag och per personkilometer för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik, enligt beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet för år 2017.

	Basår: 2011	2022	2023
<b>Busstrafiken</b>			
Total energianvändning [MWh]	654 420	627 433	573 424
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,427	0,359
<b>Spårtrafiken</b>			
Total energianvändning [MWh]	396 600	434 110	428 354
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,121	0,118
<b>Sjötrafiken persontrafik</b>			
Total energianvändning [MWh]	77 180	86 375	87 124
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,978 <sup>21</sup>	1,798
<b>Färdtjänsten</b>			
Total energianvändning [MWh]	45 670	32 600	28 730
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,454	0,361
<b>Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]</b>	<b>0,226</b>	<b>0,229</b>	<b>0,208</b>
Förändrad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basår (%)		+1 %	-8 %

**Tabell 7.** Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter enligt beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet för år 2017. 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.

	2022	2023
Lokalyta [BTA m <sup>2</sup> ]	1 086 275	1 086 275
Elanvändning [MWh]	133 864	132 003
Värmeanvändning [MWh]	93 453	96 249
Användning av kyla [MWh]	1 481	1 361
Total energianvändning [MWh]	228 799	229 612
<b>Total energianvändning per kvadratmeter BTA [kWh/m<sup>2</sup>]</b>	<b>210,6</b>	<b>211,4</b>

**Tabell 8.** Total andel förnybart drivmedel, enligt beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet för år 2017.

	Basår: 2011	2022	2023
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	97 %	97 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %	44 %	36 %
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	56 %	50 %
Sjötrafiken: helikoptertransporter	i.u.	0,8 %	2,6 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll		4,7 %	4,8 %
<b>Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll</b>	<b>61 %</b>	<b>94 %</b>	<b>93 %</b>

<sup>21</sup> Justerat år 2023 på grund av ny, förfinad metod för att räkna på personkilometer för sjötrafiken

## Lokala utsläpp till luft från kollektivtrafiken

**Tabell 9.** Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik, enligt beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet för år 2017.

	2022		2023		Mål 2030	
	Partiklar	Kväveoxider	Partiklar	Kväveoxider	Partiklar	Kväveoxider
Busstrafik	-43 %	-56 %	-55 %	-69 %		
Färdtjänst	-97 %	-86 %	-97 %	-89 %		
Sjötrafikens person-transporter	-60 %	-44 %	-55 %	-39 %		
<b>Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört med basår 2011</b>	<b>-44 %</b>	<b>-54 %</b>	<b>-53 %</b>	<b>-65 %</b>	<b>-75%</b>	<b>-75%</b>

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

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

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

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

Tabell 1. forts.

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

Tabell 1. forts.

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

# Trafikförvaltningens trafikutövare

## Färdtjänsten

Färdtjänst och sjukresor med Taxi: Sverigetaxi i Stockholm AB, Taxi Kurir i Stockholm AB (t.o.m. 31 mars 2023), 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: Taxi Kurir i Stockholm AB, Sverigetaxi i Stockholm AB, 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.

Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir i Stockholm AB (t.o.m. 31 mars 2023), 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.

### Keolis Sverige

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

### Nobina

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

### Transdev

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

### MTR

MTR Tunnelbanan och MTR Pendeltågen AB har under 2023 varit trafikutövare på tunnelbanan respektive pendeltågen i SL-trafiken.

### Stockholms Spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan.

### SL pendelbåtar

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

### VR Sverige (Finska Statsjärnvägarna)

VR är trafikutövare för både tåg och bussar i SL-trafiken. Inom tåg är de trafikutövare på: Nockebybanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan.

Inom busstrafiken i: Bromma, Ekerö, Solna/Sundbyberg, Sollentuna.

### Waxholmsbolaget

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

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

**Helikoptertrafik:** Arlanda Helikopter AB.

**Svävartrafik:** Svisch Air.

# Bilaga 3 Medlemskap i urval

## Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland annat av:

BEST, Benchmarking European Service of public Transport

Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk

Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik

Brottsförebyggande rådet

Bullernätverket Stockholms län

Byggvarubedömningen

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige

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

Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken

Kunskapscentrum för buller

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik

Samverkan i Stockholmsregionen

Stockholmsregionens Europakontor

UITP, International Association of Public Transport