

Rapport nr 2/2024

# **Energieffektivisering**

Trafikförvaltningens arbete med Grön omställning

## **Kort om rapporten**

Fullmäktige har uttryckt att kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholmsregionen, och är därmed en viktig förutsättning för att nå Region Stockholms klimatmål. Energieffektivisering möjliggör ökad tillgång till mer energi i samhället utan att energiproduktionen ökar, vilket utöver minskad kostnad och lägre utsläpp av växthusgaser även bidrar till minskad sårbarhet i samhället. Fullmäktigeuppdraget om Grön omställning i kollektivtrafiken fokuserar på energieffektivisering. För att nå fastställda mål behöver uppdraget säkras genom aktiv och tydlig styrning av trafiknämnden. Trafikförvaltningen behöver även säkerställa att erforderlig kompetens finns att tillgå för analys, beslut om åtgärder och uppföljning etc.

## **Projektrapport 2/2024 Energieffektivisering. Trafikförvaltningens arbete med Grön omställning.**

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade på sitt möte 2024-09-26 att överlämna rapporten till trafiknämnden för yttrande senast 2025-02-25.

Trafikförvaltningen har bedömt att det med nuvarande takt är osannolikt att indikatorn om energieffektivisering kommer nås till 2030. Handlingsplanen för Grön omställning visar, utifrån antagandet om måluppfyllnad, på nödvändigheten av både personella och ekonomiska resurser samt ett systematiskt energiledningsarbete för att nå uppsatta mål. Revisorernas samlade bedömning är att trafiknämndens styrning kan ha större tydlighet och långsiktighet.

Revisorerna vill särskilt ha svar på hur trafiknämndens avser att

- säkerställa att styrning och inriktning av arbetet med energieffektivisering och budgettilldelning tydliggörs

I övrigt hänvisar revisorerna till revisionskontorets rapport.

Staffan Olsson  
ordförande RG III

Anna Peterson  
Samordnande administratör

Innehållsförteckning	
1. Slutsatser och rekommendationer .....	4
2. Utgångspunkter för granskningen .....	5
2.1. Revisionsfråga .....	7
2.2. Avgränsning .....	7
2.3. Bedömningsgrunder .....	7
2.4. Metod .....	8
3. Resultat av granskningen.....	8
3.1. Långsiktighet i energieffektiviseringsarbetet .....	8
3.2. Prioritering mellan åtgärder och tillgång till kompetens .....	13
3.3. Uppföljning av effekterna av energieffektiviseringen .....	17

## 1. Slutsatser och rekommendationer

Såväl på EU- som på nationell nivå finns krav och mål om energieffektivisering. Region Stockholms hållbarhetsstrategi pekar på vikten av systematiskt energieffektiviseringsarbete och på att utveckla möjligheterna till minskat effektuttag vid tillfällena med hög belastning på elnätet. Av Region Stockholms verksamheter är kollektivtrafiken den verksamhet som använder mest energi och står för cirka tre fjärdedelar av den beräknade klimatpåverkan. År 2022 påbörjades fullmäktigeuppdraget om Grön omställning i kollektivtrafiken. Detta i syfte att minska klimatpåverkan, med fokus på energieffektivisering. Revisionen har därför granskat om trafiknämndens styrning av arbetet med energieffektivisering är tillräcklig för att uppnå fastställda klimatmål.

Revisionen bedömer att trafiknämndens styrning skulle kunna ha större tydlighet och långsiktighet. Arbetet med energieffektivisering uppges av nämnden vara ett prioriterat område och sker till stor del inom fullmäktigeuppdraget Grön omställning. Uppdraget har omhändertagits genom den handlingsplan för Grön omställning som tagits fram inom trafikförvaltningen. Planen har antagits av förvaltningens ledningsgrupp. Nämnden kommer under hösten att ta del av handlingsplanen i ett informationsärende. Givet arbetets omfattning och inverkan på verksamheten bör nämnden besluta om handlingsplanen eller ett inriktningsdokument.

Trafikförvaltningen har bedömt att det med nuvarande takt är osannolikt att indikatorn om energieffektivisering kommer nås till 2030. Fullmäktigeuppdragen om elektrifiering av bussflottan och inriktning mot emissionsfri sjötrafik pågår, men dessa åtgärder har konstaterats vara otillräckliga för att uppnå klimatneutralitet till år 2035. Handlingsplanen för Grön omställning visar, utifrån antagandet om måluppfyllnad, på nödvändigheten av både personella och ekonomiska resurser samt ett systematiskt energiledningsarbete för att nå uppsatta mål. Utan dessa resurser och systematiska arbetssätt är långsiktigheten och säkerställandet av måluppfyllande osäkert såväl på utsatt tid som i önskvärd omfattning. Granskningen visar att avsaknaden av ekonomiska medel riskerar påverka takten och omfattningen i omställningen. Revisionen ser en risk i att prioritering av åtgärder kommer göras på grunder som inte leder till önskat slutmål. Mer komplexa långsiktiga åtgärder kommer kräva mer omfattande investeringar, vilket skulle underlättas av en mer aktiv styrning och prioritering. Handlingsplanens budget är för närvarande inte tydligt inkluderad bland prioriterade investeringar.

Framgång i energieffektiviseringsarbetet förutsätter rätt satsningar och prioriteringar, dvs. styrning och prioritering av de åtgärder som ger störst effekt i förhållande till satsade medel och långsiktig önskvärd utveckling. En tydlig målsättning och implementerade i respektive avdelnings verksamhetsplan, skulle tydliggöra en mera enhetlig styrning och bidra till att energieffektivisering hamnar mer i fokus.

Det är kort om tid för att nå halveringsmålet av klimatpåverkan till år 2030. Energieffektiviseringsarbetet behöver systematiseras och accelereras. En del av ett systematiskt arbete handlar om att kontinuerligt följa upp energianvändningen och driften av energipåverkande system (fordon, infrastruktur etc.) samt genomförda åtgärder. Granskningen visar på utmaningar med mätning av energieffektiviseringsåtgärder och

implementering av nödvändig teknik. Ekonomiska hinder och den digitala mognaden påverkar i vilken takt framsteg kan göras.

Även personella resurser och faktisk sakkompetens behövs för att identifiera energieffektiviseringsåtgärder, prioritera mellan olika åtgärder ur ekonomiskt och energimässigt perspektiv samt uppföljning av energikrav i avtal. Energieffektiviseringsåtgärder behöver bedömas utifrån energiåtgång och kostnadseffektivitet, för att väga beslut om kort- och långsiktiga effekter och kostnader.

Revisionen konstaterar att förutsättningar för uppföljning av genomförda energieffektiviseringsåtgärder är ännu inte implementerade hos trafikförvaltningen. Uppföljningen av energidata och funktion på energipåverkande system kräver uppdateringar och att utveckling av uppföljningssystem når ut i verksamheten. Några sådana budgetsatsningar för uppföljning och utvärderingar finns inte i vare sig nuvarande budget, eller i nämndens beslutade budgetunderlag för 2025.

### **Rekommendationer**

Trafiknämnden bör:

- säkerställa att styrning och inriktning av arbetet med energieffektivisering och budgettilldelning tydliggörs.

Trafikförvaltningen bör:

- säkerställa verksamhetens kompetens när det gäller energiområdet, i syfte att genomföra energiomställningen och uppnå de uppställda klimatmålen i tid och i tillräcklig omfattning.

## **2. Utgångspunkter för granskningen**

Energieffektivisering innebär att befintlig energianvändning effektiviseras genom att minska energianvändningen eller få ut mer av samma mängd energi. Energieffektivisering kan uppnås genom tekniska åtgärder och genom beteendeförändringar. På så vis kan tillgången till mer energi öka i samhället utan att energiproduktionen ökar vilket utöver möjlighet till minskad kostnad även bidrar till minskad sårbarhet i samhället. Lägre energianvändning i samhället ger även lägre utsläpp av växthusgaser, bland annat koldioxid.

EU:s klimatlag fastställer att EU:s utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 55 procent till år 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Det s.k. Fit for 55-paketet utgör ramverket för att nå klimatmålet och innebär bland annat en ökad ambition inom energieffektivitet. Sverige har som mål att energianvändning ska vara 50 procent effektivare år 2030 jämfört med 2005. Initiativet Fossil-fritt Sverige<sup>1</sup> belyser också potentialen i effektiv energianvändning som det snabbaste och billigaste sättet att frigöra el jämfört med att bygga ny elproduktion.

<sup>1</sup> Startade 2015 på initiativ av dåvarande regering i syfte att påskynda omställningen till ett fossilfritt Sverige. En av framarbetade färdplanerna är Strategi för fossilfri konkurrenskraft. Effektiv användning av energi och effekt.

Region Stockholms hållbarhetsstrategi<sup>2</sup> kopplar energianvändning till konsumtionsbaserad klimatpåverkan. Strategin pekar på vikten av systematiskt energieffektiviseringsarbete och på att utveckla möjligheterna till minskat effektuttag vid tillfällena med hög belastning på elnätet. Enligt regionens riktlinjer för hållbarhet ska, vid planering av åtgärder, energibehov och effekttoppar vid drift och förvaltning av fastigheter, anläggningar och verksamheter minimeras.

Utifrån fullmäktiges mål med tillhörande indikatorer som finns för 2023 och framåt så följs inte energianvändning (i kWh/m<sup>2</sup>, Atemp<sup>3</sup>) specifikt upp. Det är dock en del av målet att Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035, där målets indikatorer mäter klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser samt konsumtion där energi ingår.

Revisionens förstudie indikerade att trafikförvaltningens uppföljning av energieffektivisering idag inte är systematiserad i verksamheterna. Måluppföljningen kräver exempelvis it-system för att övervaka och följa energianvändning, system, som enligt uppgift inte till fullo finns på plats. Risk finns att uppföljningen blir svår att genomföra om uppföljningssystem för mätning inte implementerats.

Av Region Stockholms verksamheter är kollektivtrafiken den verksamhet som använder mest energi och står för cirka tre fjärdedelar av den beräknade klimatpåverkan. Under år 2022 påbörjades fullmäktigeuppdraget om grön omställning i kollektivtrafiken. Detta i syfte att minska klimatpåverkan, med fokus på energieffektivisering. En viktig del i arbetet har varit att ta fram delmål för energieffektivisering av respektive trafikslag samt för kollektivtrafikens fastigheter. Den handlingsplan som trafikförvaltningen har tagit fram för uppdraget understryker behovet av bemanning och kompetens. Förstudien visade att det finns risk att tillgången på kompetens, som energiingenjörer och -strateger, inte är tillräcklig för att klara av att ställa om mot en minskad energianvändning. Det innebär i sin tur en risk att klimatmål inte nås.

Effektivare energianvändning och därmed lägre energikostnader, kan på längre sikt ge ekonomisk besparing, men förutsätter ofta olika typer av utgifter för att komma till stånd. Förstudien har visat på utmaningar med en ansträngd budget för ny- och ersättningsinvesteringar samt behovet av tekniska uppgraderingar kopplade till energieffektiviseringar. Risk finns att det ansträngda ekonomiska läget i regionen kan påverka utgifter och -prioritering av energieffektivisering.

Trafikförvaltningens handlingsplan för Grön omställning, som beslutades av förvaltningsledningen i juni 2024, pekar på olika förutsättningarna för att uppnå systematisk energieffektivisering och minskad energikostnad. I förstudien framkom vikten av långsiktighet, både i det egna arbetet och i styrningen av de olika trafikentreprenörerna via avtal. Den kortsiktiga budgetcykeln bidrar dock inte till långsiktighet. Risk finns att de enklare åtgärderna som ger begränsade energibesparingar prioriteras medan utrymmet för de mer komplexa långsiktiga åtgärderna med större effekt är begränsat.

<sup>2</sup> RS 2020-0779

<sup>3</sup> Atemp beskriver arean för våningsplan som uppvärms och definieras som summan av invändig area för respektive våningsplan, vindsplan och källarplan som värms till mer än 10 °C.

Mot bakgrund av ovan har revisionen granskat trafiknämndens styrning av arbetet med energieffektivisering. Syftet har varit att bedöma om styrningen mot klimatmål och energieffektivisering är tillräcklig.

## 2.1. Revisionsfråga

*Övergripande revisionsfråga:*

Säkerställer trafiknämndens styrning och uppföljning bidra till Region Stockholms klimatmål genom energieffektivisering?

*Delfrågor:*

- Hur säkras långsiktighet i energieffektiviseringsarbetet?
- Hur sker prioritering mellan enklare, kortsiktiga och mer komplexa, långsiktiga åtgärder?
- Hur säkerställs tillräcklig teknisk kompetens för att klara omställningen?
- Hur följs effekterna av energieffektiviseringen upp?

## 2.2. Avgränsning

Granskningen har prövat trafiknämndens ansvar för att bidra till Region Stockholms klimatmål och uppfylla fullmäktiges ambitioner. Trafiknämnden ansvarar för att sköta förvaltningen av AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL) avtal och tillgångar. Nämnden har genom avtal det operativa och löpande ansvaret för verksamheten i SL som berörs i granskningen.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) ingår inte i granskningen.

## 2.3. Bedömningsgrunder

**Hållbarhetsstrategi 2022–2027 för Region Stockholm (RS 2020-0779).**

6. Hållbar konsumtion och produktion

6.1.1 Klimatpåverkan från Region Stockholms verksamheter minskar

Region Stockholm fokuserar på ett systematiskt energieffektiviseringsarbete och på att utveckla möjligheterna till minskat effektuttag vid tillfällena med hög belastning på elnätet, utan att riskera driftsstörningar i regionens verksamheter. Klimatnytta värderas ur ett helhetsperspektiv, och kopplingar mellan åtgärdsförslag och långsiktig ekonomisk hållbarhet tydliggörs.

**Riktlinjer Hållbarhet (RS 2021-0714)**

4.1 Klimatpåverkan från Region Stockholms verksamheter och konsumtion av varor och tjänster minskar

- Minimera energibehov och effekttoppar vid drift och förvaltning av fastigheter, anläggningar och verksamheter
- Vid tecknande av avtal, välja energikälla med låg klimat- och miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv och beakta att använda rätt energi vid rätt tillfälle för rätt behov

**Budget 2024 för Region Stockholm (RS 2023-0160)**

Region Stockholm ska vara ledare i den gröna omställningen genom att fortsätta sitt arbete med att bli en klimatneutral region. Kollektivtrafiken utgör navet för ett hållbart



resande och en attraktiv kollektivtrafik är helt avgörande för att nå Region Stockholmsuppsatta klimatmål.

Trafiknämnden har ett uppdrag att påskynda elektrifieringen av bussflottan för att nå målet om en mer elektrifierad och förnybar fordonsflotta 2030.

Trafiknämnden ska fortsätta med sjötrafikutredningens del två och ska ha fortsatt en grön inriktning. Region Stockholm ska ställa krav på förnybara drivmedel inom sjötrafiken med låga eller inga klimatpåverkande utsläpp, samt ökad energieffektivitet i alla kommande pendelbåts- och skärgårdsupphandlingar för att nå målsättningen om en förnybar sjötrafik 2030, under förutsättning att det historiska tonnaget bevaras.

## 2.4. Metod

Dokumentstudier har inkluderat både styrande och stödjande dokument för arbetet med energieffektivisering. Det inkluderar de dokument som regionstyrelsen tillhandahåller och de som trafiknämnden och -förvaltningen har tagit fram. Bland annat har samstämmighet mellan dokumenten analyserats.

Trafikförvaltningen har ett fullmäktigeuppdrag, Grön omställning, som till sin helhet handlar om energieffektivisering och att klimatpåverkan från använd energi reduceras. Energieffektiviseringsarbetet inkluderar hela kollektivtrafiken varför styrning och frågan om kompetens i olika delar av förvaltningen har varit central. Granskningen har fokuserat på hur arbetet med energieffektivisering omhändertas inom förvaltningen. Sammanlagt har 10 intervjuer genomförts.

Granskningen har utförts av Annelie Helmersdotter Eriksson (projektledare) och Rustam Kadir, båda vid revisionskontoret.

## 3. Resultat av granskningen

### 3.1. Långsiktighet i energieffektiviseringsarbetet

#### 3.1.1. Styrmedel på överstatlig och nationell nivå

Region Stockholms verksamheter behöver förhålla sig till ett omfattande ramverk av mål, förordningar och direktiv som reglerar klimat- och energiområdet och styr arbetet med energieffektivisering, till exempel EU:s ramverk Fit for 55 som nämns ovan. På nationell nivå finns beslutade energipolitiska mål<sup>4</sup>. Region Stockholms övergripande mål är att vara klimatneutralt senast 2035, dvs. tio år innan det nationella målet som tar sikte på år 2045<sup>5</sup>.

Det är i huvudsak två EU-direktiv som styr arbetet med energieffektivisering; *Direktivet om energieffektivitet*<sup>6</sup> och *direktivet om byggnaders energiprestanda*<sup>7</sup>. *Direktivet*

<sup>4</sup> Målet är att Sverige ska ha 50 procent effektivare energianvändning senast 2030, jämfört med nivån från 2005.

<sup>5</sup> [Utsläpp av växthusgaser till år 2045 - Sveriges miljömål \(sverigesmiljomal.se\)](#), uttagsdatum 2024-08-12

<sup>6</sup> EED 2023/1791

<sup>7</sup> EU [2012/27](#)

om *energieffektivitet* kräver bland annat att medlemsstaterna uppnår energisparkrav och att energikrav ska finnas i viss offentlig upphandling. Det övergripande målet är att minska energianvändningen på EU-nivå med 11,7 procent fram till 2030, jämfört med energivändningen 2020. Varje medlemsland ska fastställa ett vägledande nationellt mål för energieffektivitet, baserat på den slutliga energianvändningen, i syfte att bidra till uppfyllandet av unionens mål. Direktivet ställer även högre krav på den offentliga sektorn, som förväntas minska sin årliga energianvändning med 1,9 procent. Dessutom finns det krav på att företag med hög energiförbrukning ska genomföra energikartläggningar och/eller införa ett certifierat energiledningssystem.

*Direktivet om byggnaders energiprestanda*<sup>8</sup>, det andra direktivet, ställer också krav på energieffektivitet med fokus på nya och befintliga byggnader<sup>9</sup>. Direktivet fastställer mål för att minska byggnaders utsläpp både på EU- och nationell nivå. Huvudmålet är att alla nya byggnader inom EU bör vara nollutsläppsbyggnader senast 2030. Samtidigt förväntas befintliga byggnader omvandlas till nollutsläppsbyggnader senast 2050<sup>10</sup>. Vidare framgår att nya byggnader som används eller ägs av offentliga myndigheter ska vara utsläppsfria från och med 2028. Direktivet ska vara infört i svensk lagstiftning senast 2026<sup>11</sup>. Det nya direktivet för hållbarhetsrapportering Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)<sup>12</sup> ställer högre krav på hur företag ska rapportera information om hållbarhet i sin årsredovisning<sup>13</sup>. Både stora företag och börsnoterade små- och medelstora företag i EU kommer omfattas av direktivet. Förutom hårdare krav på rapportering ska företag även lämna ut information om vad de ser som risker och möjligheter till följd av sociala och miljömässiga frågor, och deras verksamhets inverkan på människor och miljö<sup>14</sup>. Direktivet har godkänts av riksdagen och implementerats i svensk lagstiftning. Inom Region Stockholm är det främst SL AB som omfattas och bolaget kommer att börja rapportera i och med verksamhetsberättelse 2025. Granskingen visar att det pågår arbete med att fastställa krav på vad leverantörer ska rapportera, hur klimatpåverkan ska beräknas och bedömas, samt vilka system som ska användas för datainsamling och hantering.

Utöver de ovan beskrivna styrmedlen finns även svenska lagar, som reglerar arbetet med energieffektivisering som Region Stockholms verksamheter behöver förhålla sig till. Enligt *lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266)* ska stora företag<sup>15</sup> utföra en energikartläggning minst vart fjärde år. En energikartläggning ska omfatta en

<sup>8</sup> EPBD 2024/1275

<sup>9</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/8-ways-life-in-the-eu-is-becoming-greener/>, uttagsdatum 2024-08-09

<sup>10</sup> <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sv/sheet/69/energieffektivitet>, uttagsdatum 2024-08-09

<sup>11</sup> <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/nyheter/sa-arbetar-boverket-med-eu-direktivet-for-byggnaders-energiprestanda/>

<sup>12</sup> Corporate Sustainability Reporting Directive

<sup>13</sup> <https://www.fi.se/sv/hallbarhet/regler/hallbarhetsrapportering/>

<sup>14</sup> Företagens hållbarhetsrapportering [https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting\\_en](https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en)

<sup>15</sup> Med stora företag menas företag som sysselsätter minst 250 personer och har en årsomsättning som överstiger 50 miljoner EUR eller en balansslutning som överstiger 43 miljoner EUR per år

översyn av energianvändningen och förslag på kostnadseffektiva åtgärder såväl för att spara energi som för att effektivisera energianvändningen. Enligt Energimyndigheten<sup>16</sup> omfattas regioner och kommuner av lagen så länge de uppfyller kriterierna för vad som definieras som stora företag. Även *miljöbalken (1998:808)*<sup>17</sup> omnämner energieffektivisering. Där framgår att alla som bedriver någon form av verksamhet ska hushålla med energi och andra resurser.<sup>18</sup> Detta ska ske genom att de själva skaffar sig kunskap om sin energianvändning, hur den kan effektiviseras och om förnybara energikällor kan ersätta fossil energi i verksamheten.

### 3.1.2. Region Stockholms styrning av energieffektivisering

Regionfullmäktige har antagit en uppsättning styrdokument som på olika sätt omsätter och förhåller sig till de ovannämnda överstatliga och nationella klimat- och energimålen. Till exempel kan fullmäktiges budget, som är det överordnade styrdokumentet samt hållbarhetsprogrammet nämnas. Från och med 2023 finns, som nämnts ovan, inte längre explicit uttryckta mål i regionfullmäktiges budget om energieffektivisering. Av budget 2024<sup>19</sup> framgår att kollektivtrafiken är avgörande för den gröna omställningen, och fullmäktiges uppdrag till trafiknämnden från 2022 att fortsätta den gröna omställningen kvarstår. Fullmäktiges budget för innevarande år innehåller utöver uppdraget, främst skrivningar om elektrifiering och solceller. Det nuvarande målet *Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035* inkluderar energi-aspekter och följs upp genom två indikatorer: *Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019* och *Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan*. Den förstnämnda indikatorn mäter utsläppen från energianvändningen i regionens fastigheter, kollektivtrafik, samt andra betydande transporter och resor, på koncernnivå. Den andra indikatorn mäter utsläpp från främst material och tjänster.

I Region Stockholms hållbarhetsstrategi<sup>20</sup> framgår att verksamheterna ska fokusera på ett systematiskt energieffektiviseringsarbete och på att utveckla möjligheter att minska effektuttaget vid tillfällen med hög belastning på elnätet, utan att riskera driftstörningar i regionens verksamheter. I riktlinje för hållbarhet<sup>21</sup> framgår aspekter som nämnder och bolag ska beakta vid planering av åtgärder vid exempelvis ny- och ombyggnation. En aspekt handlar om att minimera energibehov och effektoppar vid drift och förvaltning av både egna och i möjligaste mån hyrda fastigheter, anläggningar och verksamheter samt återvinna överskottsenergi. En annan aspekt handlar om att ta fram rutiner för planering och hantering av energiintensiv utrustning i verksamheterna. Vidare framgår det att nämnder och bolag ska ruttoptimera transporter för att effektivisera energianvändningen.

<sup>16</sup> [https://www.energimyndigheten.se/globalassets/energieffektivisering\\_/lagar-och-krav/ekl/fragor-och-svar-om-energiartlaggning-i-stora-foretag.pdf](https://www.energimyndigheten.se/globalassets/energieffektivisering_/lagar-och-krav/ekl/fragor-och-svar-om-energiartlaggning-i-stora-foretag.pdf)

<sup>17</sup> Miljöbalken (1998:808)

<sup>18</sup> <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/strategisk-miljobedomning/klimat-i-miljobedomningar/>

<sup>19</sup> RS 2023-0160

<sup>20</sup> RS 2020-0779

<sup>21</sup> RS 2021-0714

I Region Stockholms nya trafikförsörjningsprogram (TFP<sup>22</sup>) utgår målen från hållbarhetsperspektiven. Mål 7, Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa pekar explicit på ökad energieffektivisering. Indikatorn delas in i

- Energieffektivisering i kollektivtrafiken, vilket beräknas som kilowattimmar per sittplatskilometer, och
- Energieffektivisering i fastigheter, vilket beräknas som kilowattimmar per kvadratmeter.

Bland styrdokumentet kan även nämnas de av fullmäktige antagna inriktningsdokument som också berör energieffektivisering. Det gäller exempelvis den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050<sup>23</sup>) där energieffektivisering framhålls som en av många viktiga komponenter i klimatomställningen. Fullmäktiges beslut om ny utvecklingsplan beräknas tas våren 2026. Även fullmäktiges Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen<sup>24</sup> framhåller vikten av att förstärka arbetet med energieffektivisering inom ett flertal områden som bebyggelse, transport och industri.

### 3.1.3. Trafiknämndens arbete med energieffektivisering

Kollektivtrafiken inom Region Stockholm är den verksamhet som förbrukar mest energi. Bara driften av kollektivtrafiken står för ungefär tre fjärdedelar av regionens totala beräknade direkta klimatpåverkan. Den totala energianvändningen inom kollektivtrafiken var cirka 1 118 GWh exkl. fastighetsenergin, vilket ger 0,208 kWh per personkilometer under 2023, vilket är en minskning på ca 5 procent jämfört med 2022.

Förvaltningen bedömer dock att det med nuvarande trend är osannolikt att indikatorerna<sup>25</sup> om energieffektivisering kommer nås till 2030. Utfallet för effektiviseringar i fastigheter visar att energianvändningen inom depåer och stationer totalt uppgick till cirka 229 GWh år 2023, med en genomsnittlig energianvändning på cirka 211 kWh per kvadratmeter bruksarea. Enligt förvaltningen har den totala energianvändningen minskat med 0,5 procent jämfört med år 2022, både en för låg och inte heller en trendmässig förändring, vilket inte gör det möjligt att dra definitiva slutsatser om energianvändningens eventuella reduktion.

I trafiknämndens verksamhetsplan för 2024<sup>26</sup> framgår att arbetet med energieffektivisering kommer vara ett prioriterat område med angivna aktiviteter som:

- Region Stockholm ska ställa krav på ökad energieffektivitet i alla kommande pendelbåts- och skärgårdsupphandlingar för att nå målsättningen om en förnybar sjötrafik 2030.
- Trafikförvaltningen kommer att fortsätta arbetet med att granska kollektivtrafikens fastighetsbestånd och anläggningar för att förbättra effektiviteten, inklusive energieffektivisering. Målet är att minska kostnaderna, öka intäkterna och

<sup>22</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 (RS 2022-0515)

<sup>23</sup> TRN 2015-0015

<sup>24</sup> LS 2017-1512

<sup>25</sup> Indikator: Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik ska vara 15 procent år 2030 jämfört med år 2011.

<sup>26</sup> RS 2023-0710

göra kollektivtrafiken mer attraktiv för att öka antalet resenärer, öka intäkterna och göra trafiken mer attraktiv för att öka resandet.

Därutöver har trafiknämnden en målsättning om att *Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet*. Målsättningen kommer från fullmäktiges budget 2024. Kopplat till målet finns två nämndbeslutade indikatorer som härrör från trafikförsörjningsprogrammet (se avsnitt 3.1.2).

Trafiknämnden fick i budget 2022 i uppdrag<sup>27</sup> av fullmäktige att fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att stärka energieffektiviseringsarbetet, ökad elektrifiering av busstrafiken och en inriktning mot emissionsfri sjötrafik. Granskningen visar att trafiknämnden har i budgetunderlag för 2024<sup>28</sup> och 2025<sup>29</sup> inkluderat Grön omställning med planerad budget för åren 2025-2030. Trafikförvaltningen har hanterat uppdraget kopplat till energieffektivisering genom att utarbeta en handlingsplan<sup>30</sup> för Grön omställning. Planen beskriver förutsättningar organisationen behöver för att klara av att arbeta långsiktigt med energieffektiviseringar. Bland dessa förutsättningar nämns behov av sakkunskap inom energieffektivisering, arbetsmetoder som uppfyller avtalskrav, it-system för att följa upp energiprestanda och besluta om upprustningsåtgärder med fokus på minskad energi etc. Där konkretiseras även nedbrutna mål för att nå klimatmålet, och budgetbehov för investeringar och driftåtgärder.

Planen har antagits av trafikförvaltningens ledning<sup>31</sup>. I intervjuer framkommer att trafikförvaltningen, utifrån rådande ekonomiska situation, inte kan verkställa handlingsplanen i den takt som är nödvändig för att nå regionens klimatmål. Det finns dock, som intervjupersoner pekade på, lagstiftning på nationell och EU-nivå som Region Stockholm måste förhålla sig till (se avsnitt 3.1.1 samt 3.1.2). Intervjupersoner menar att det finns en risk att uteblivna åtgärder för energieffektivisering kan bli kostsamma i framtiden. Vidare framgår av granskningen att fullmäktige i årets budget främst fokuserar på att öka elektrifieringen och användningen av solceller som är del av omställningsarbetet, men inte explicit energieffektivisering.

I trafiknämndens budgetunderlag inför budget 2025<sup>32</sup> framgår att det ekonomiska läget är utmanande, och att det fortsatt finns behov av intäktsförstärkningar för att säkerställa resurser för flera viktiga framtidssatsningar så som bland annat Grön omställning. I budgetunderlaget skriver nämnden att investeringar är nödvändiga för att nå regionens klimatmål och att målen inte kommer kunna nås om investeringar och driftutgifter uteblir.

<sup>27</sup> RS 2020-0775

<sup>28</sup> RS 2023-0160

<sup>29</sup> RS 2024-0217

<sup>30</sup> Grön Omställning, Handlingsplan för åren 2024-2030 (TN 202-0781)

<sup>31</sup> Handlingsplanen redovisas som ett informationsärende till nämnden i augusti.

<sup>32</sup> RS 2024-0217

I riktlinjer för miljö och energi (RiMiljö<sup>33</sup>) finns en omfattande uppsättning krav på upprustning och optimering av energipåverkande system i spår- och busstrafiken, samt för fastigheter, fordon och infrastruktur. Kraven ställs vid ny-, om och tillbyggnationer såväl som i löpande drift- och trafikavtal – vilket ställer behov av kompetens för att bevakas av trafikförvaltningen. RiMiljö fastslår att trafikutövaren och driftentreprenören ska bidra till att trafikförvaltningens klimat- och energimål nås, genom att aktivt arbeta med energieffektivisering i samarbete med förvaltningen. Trafikutövarna kravställs också på att ha namngivna energisakkunniga personer, med relevant utbildning/erfarenhet, utsedda för arbetet med energieffektivisering. RiMiljö fastslår vidare att trafikutövaren ska, i samråd med förvaltningen, planera och utföra energikartläggningar i enlighet med lagen (2014:266) om energikartläggning i stora företag<sup>34</sup>. I handlingsplanen för Grön omställning framgår det att krav på energieffektivisering kommer att införas i alla nya trafikavtal. Äldre avtal kan dock sakna krav på energikartläggningar, vilket innebär att trafikförvaltningens medarbetare måste spela en mer aktiv roll i att identifiera möjliga åtgärder inom nuvarande avtal tills de har omförhandlats i kommande upphandlingar.

### **Bedömning**

Revisionen bedömer att med tanke på uppdraget Grön omställnings omfattning och inverkan på verksamheten borde nämnden fatta beslut om inriktningsdokument för att möjliggöra en mer aktiv och långsiktig styrning. Trafiknämnden behöver därför säkerställa Region Stockholms övergripande hållbarhetsstyrning som bland annat fokuserar på energieffektivisering. Revisionen bedömer också att långsiktigheten i trafiknämndens energieffektiviseringsarbete är osäker med tanke på handlingsplanens minskade budget och omfattning. Revisionen menar därmed att det finns en risk att fastställda mål inte nås på utsatt tid.

### **3.2. Prioritering mellan åtgärder och tillgång till kompetens**

I fullmäktiges budget 2024 och i trafiknämndens arbete finns, som nämnts ovan, ett fokus på elektrifiering, vilket innebär mer effektiva motorer och minskad klimatpåverkan. Trafiknämnden slår dock fast<sup>35</sup> att elektrifiering och redan gjord övergång till fossilfria bränslen inte är tillräckligt för att nå klimatmålen.

Energieffektivisering kan ge besparingar men förutsätter också vissa investeringar och resurser. Som nämns ovan understryker trafiknämndens budgetunderlag inför år 2025<sup>36</sup> att det i nuläget saknas utrymme för reformer där inte intäkterna överstiger åtgärdens kostnader. Budgetunderlaget signalerar vidare svårigheter att nå klimatmålen om investeringar uteblir. Utmaningen, menar vissa, blir att tydligare prioritera mellan

<sup>33</sup> TN SL-S-477148, Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål.

<sup>34</sup> Kravet gäller oavsett om trafikutövaren är ett stort bolag eller inte.

<sup>35</sup> TN 2022-0781

<sup>36</sup> TF 2024-0040, FUT 2024-0556

olika åtgärder och satsa på det som ger störst effekt och ekonomisk lönsamhet över längre tid.

I handlingsplanen<sup>37</sup> för Grön omställning samt i intervjuer framkommer att det finns behov av uppdatering och upprustning av trafikförvaltningens energitunga system samt att behovet av energieffektivisering behöver finnas med i en planering och genomförande av det. Totalt behöver trafikförvaltningens verksamheter minska energiåtgången med 40 procent till år 2030, jämfört med 2019 års nivåer för att uppnå handlingsplanens mål. Den av ledningen beslutade handlingsplanen har uppsatta mål för åren 2024-2030:

Tabell 1 Årliga reduktionsmål för energi, i procent och gigawattimmar.

<b>Mål för årlig reduktion relativt året innan</b>	<b>2024<sup>38</sup></b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
<i>Energi</i>	-2%	-4%	-5%	-6%	-6%	-7%	-5%
<i>Energi (GWh)</i>	-33	-64	-69	-88	-83	-97	-68

Handlingsplanen ligger till grund för inriktningen av arbetet och innehåller inte i sig prioriteringar, men väl konkreta förslag på olika typer av åtgärder ofta med kort till medellång intjäningstid att införa över tid inom buss-, spår-, färdtjänst- och sjötrafik samt för trafikförvaltningens depåer och stationer. Planen konkretiserar vilka typer av mindre investeringar och åtgärder som påverkar de största energiförbrukande systemen inom varje verksamhetsområde. Planen anger också avgränsningar i vilka åtgärder som inte kan inräknas av drift och investeringar som prioriterats för Grön omställning utan måste ingå i ordinarie förvaltningsplanering. Dessa åtgärder har längre återbetalningstider såsom tilläggsisolering eller fönsterbyten (12-50 år), solceller (10-30 år) och lagstadgade byten till LED armaturer i stationer och infrastruktur (ofta 15-90 år). Handlingsplanen pekar på behov av vidareutveckling avseende kostnadsdelningsprinciper mellan exempelvis förvaltningen och entreprenörer samt prioriteringsstöd för bedömning av de olika åtgärdsförslagen.

För att kunna optimera upprustning har trafikförvaltningen använt sig av en samfinansieringsmodell. Exempelvis i ett fall där trafikutövaren står för energikostnaderna kommer trafikförvaltningen betala bytet av en större oljepanna till värmepump vilket förväntas leda till sänkt energikostnad. Trafikutövaren medfinansierar åtgärden genom sänkt trafikersättning under ett antal år.

<sup>37</sup> Grön Omställning, Handlingsplan för åren 2024–2030 (TN 2022–0781)

<sup>38</sup> För år 2024 skiljer sig målen från de reduktionsmål som finns i trafikförvaltningens uppföljningssystem Stödet. Förseningar av bussflottans elektrifiering, mindre effektiva elbussar samt avsaknad av kompetensförstärkning har resulterat i att handlingsplanen föreslår reducerade mål jämfört med målen i Stödet för år 2024.

I den nu antagna handlingsplanen har budgeten för Grön omställning minskats till totalt 547 mnkr, jämfört med ursprungliga 579 mnkr. För åren 2024 har budgeten beslutats till 43 mnkr jämfört med ursprungliga 62 mnkr. Ytterligare förankring av handlingsplanens investeringsbudget för 2025, 30 mnkr, och dess detaljerade åtgärder ska under hösten 2024 göras bland trafikförvaltningens sektioner och avdelningar. Därefter behöver åtgärderna prioriteras i tid för genomförande. Vid prioritering av åtgärder vägs faktorer in som till exempel lämplighet att införa åtgärdstypen på system inom respektive förvaltningsobjekt aktuellt år. Vidare tas hänsyn till andra pågående eller kommande projekt på förvaltningsobjektet inklusive tidplan utifrån arbetsbelastning, lönsamhet och graden av medfinansiering från förvaltningen/trafikutövare. Även perspektivet på hur stor del av tillgänglig budget som en åtgärd tar i anspråk och därmed utesluter andra åtgärders finansiering är en faktor att ta hänsyn till. Förankring och prioritering av förvaltningens energieffektiviseringsåtgärder sker i nuläget med begränsad tillgång till kompetens inom området.

Granskningen visar att förvaltningens största utmaning i arbetet med Grön omställning och energieffektivisering är att genomföra åtgärder i den takt som krävs för att nå målet om halverad klimatpåverkan till 2030. I detta sammanhang framhålls bristen på kompetens inom organisationen som en av de största riskerna för att inte kunna hålla önskvärd takt i omställningsarbetet. Enligt förvaltningen leder bristen på analytisk energisakkompetens till ineffektivitet i prioriteringen av åtgärder.

Ett annat område där det finns ett tydligt behov av kompetens är inom trafikförvaltningens kravuppföljande verksamhet. Riktlinjerna utgör grunden för verksamhetens kravställande verksamhet. I riktlinjer för miljö och energi (RiMiljö<sup>39</sup>) återfinns en omfattande uppsättning krav på energieffektivisering i spår- och busstrafiken, samt för fastigheter, fordon och infrastruktur. Bland annat finns krav att avtalsparten aktivt bidrar till att trafikförvaltningens klimat- och energimål uppnås genom energieffektivisering i samarbete med förvaltningen. Det finns även krav på att avtalsparten ska ha namngivna energisakkunniga personer, med relevant utbildning/erfarenhet, utsedda för arbetet med energieffektivisering. RiMiljö fastslår vidare att trafikutövaren ska, i samråd med förvaltningen, planera och utföra energikartläggningar i enlighet med lagen om energikartläggning i stora företag<sup>40</sup>. Granskningen visar att många av dessa krav införs i trafikförvaltningens nya avtal. Intervjupersoner understryker därför vikten av att förvaltningen även besitter denna kompetens internt. Bristen på denna kompetens kommer, enligt uppgift, försvåra förvaltningens förmåga att både utvärdera och validera de förslag på åtgärder som lämnas av trafikutövarna, vilket riskerar att bromsa framstegen mot de uppsatta målen.

I avdelningen strategisk utvecklings (SU) ansvar ingår att styra arbetet med energieffektivisering av fastigheter och fordon, och att stödja verksamheten med verktyg, rådgivning och i vissa fall utbildning, för att underlätta uppföljning av ställda

<sup>39</sup> TN SL-S-477148, Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål.

<sup>40</sup> (2014:266). Kravet gäller oavsett om trafikutövaren är ett stort bolag eller inte.



hållbarhetskrav i exempelvis trafik- och entreprenadavtal. Granskningen visar att det finns en brist på medarbetare med relevant energisakkompetens inom förvaltningen. För närvarande finns en energistrateg på sektion hållbar utveckling som bland annat ansvarar för frågor rörande det strategiska arbetet med energieffektivisering, samt för att energiledningsarbetet både kravställs och följs upp. I intervjuer framkommer att det pågår rekrytering av två energisakkunniga, men det finns behov av fler för att förvaltningen ska stärka förutsättningarna för energieffektiviseringsarbetet inom flera olika verksamhetsområden.

Inför varje år kommer, enligt uppgift, handlingsplanens investerings- och driftbudget att prövas och vid behov omprioriteras/ändras/uppdateras. För år 2025 ligger handlingsplanens budget inte med bland de investeringar som prioriterats, men ledningen för trafikförvaltningen hoppas enligt uppgift att kunna få med budgetposten på 30 mnkr ändå. Enligt regionens Riktlinje för investeringar och enligt förvaltningens beslutsordning<sup>41</sup> förutsätts att delegerade investeringsbeslut tagna inom förvaltningen rymms inom det av fullmäktige beslutade totala årliga investeringsutrymmet.

För år 2024 och 2025 är ambitionen att investeringsbesluten ska rymma framtagande av it-stöd, analys av energieffektiviseringsåtgärder i syfte att bereda genomförande av olika åtgärder. I intervjuer likväl som i handlingsplanen understrykes behovet av att förvaltningen ökar sin energisakkompetens och systematik i ledning och arbetsätt. Främst efterfrågas det energiingenjörer som är nödvändiga för styrning, prioriteringar och uppföljningar av energieffektiviseringsåtgärder. De behövs även för att säkerställa att trafikutövarernas drivkrafter och medfinansiering hjälper till att accelerera volymen av energisparåtgärder.

Trafikförvaltningens internrevision har i sin granskningsrapport om hållbarhet<sup>42</sup> rekommenderat att de nedbrutna målen kopplat till Grön omställning som tagits fram för år 2024–2027 implementeras i respektive berörd avdelnings (SU, TE och TA<sup>43</sup>) verksamhetsplan. Trafikförvaltningens övriga avdelningar och berörda sektioner bör enligt internrevisionen formulera egna mål som bidrar till den Gröna omställningen.

### **Bedömning**

Revisionen bedömer att med anledning av en minskad budget för handlingsplanens genomförande och osäkerhet i planering riskerar genomförandet av flera åtgärder att försvåras. Revisionen ser en risk i att prioritering av åtgärder för energieffektivisering inte kommer leda till önskad måluppfyllnad. Mer komplexa långsiktiga åtgärder kan också kräva mer omfattande investeringar, vilket skulle underlättas av en tydligare styrning och prioritering.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen inte har säkerställt tillräcklig kompetens för att genomföra omställningen till en mer energieffektiv kollektivtrafik. Brist på energikunskap kan i praktiken innebära att det finns en risk för att viktiga åtgärder inte prioriteras på rätt sätt, vilket kan begränsa möjligheterna att nå fullmäktiges övergripande

<sup>41</sup> Beslutsordning, fastställd 2023-04-27 (TN-S-993215)

<sup>42</sup> Revisionsrapport Internrevision, Hållbarhet (TN 2023-0749)

<sup>43</sup> Strategisk utveckling (SU), Teknikavdelningen (TE), Trafikavdelningen (TA)

mål. Systematik i ledning och arbetssätt kan förutom effektivt genomförande av energisparåtgärder också medföra långsammare förslitning på materiel. Revisionen ser positivt på det pågående arbetet med att rekrytera personal, vilket är ett steg mot att åtgärda kompetensbristen.

Revisionen instämmer i förvaltningens uppfattning, att målimplementering i respektive berörd avdelnings verksamhetsplan skulle underlätta en mera enhetlig styrning.

### **3.3. Uppföljning av effekterna av energieffektiviseringen**

Energiförbrukning ingår sedan flera år som en del av trafikförvaltningens årliga miljörapportering. Merparten av energianvändningen sker i de avtal och anläggningar som AB SL ansvarar för. År 2023 rapporterades att AB SL:s totala energianvändning uppgick till ca 1 320 GWh. 94 procent av energianvändningen kommer, enligt Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2023, från förnybara energikällor, men då även dessa ger koldioxidutsläpp understryks nödvändigheten av energieffektivisering. Potentialen för fortsatt energieffektivisering bedöms enligt energiredovisningen vara stor inom kollektivtrafiken och trafikförvaltningens fastigheter.<sup>44</sup>

Att mäta energiprestanda ger en återkoppling på genomförda åtgärder och en prognos på nyttor av potentiella åtgärder. En förutsättning för uppföljning av planerade och genomförda åtgärder kopplat till energieffektivisering är anpassade it-system som kan leverera relevant data. De system som finns idag kan ge en del data, men intervjupersoner menar att även om det finns mer att hämta ur systemen än vad som hittills har gjorts räcker inte befintliga system för en aktiv energistyrning. För att styra ett effektivt energieffektiviseringsarbete behövs, enligt genomförda intervjuer detaljerade data i realtid, som möjliggör identifiering av orsaker till onödiga energiförluster. I granskningen framkommer ett behov av ett energiledningssystem<sup>45</sup> och dess systematik som kan tillämpas för buss, fastighet, färdtjänst, sjö och spår. Alla fastigheter/anläggningar är ännu inte heller övervakade. Inom fastigheter finns det nuvarande fastighetssystemet Faciliate som har en energimodul och kan leverera vissa data. Leverans av information från systemet Faciliate sker på månadsbasis, att jämföra med nyare system som kan leverera data på minutbasis om drift, ventilation etc. Handlingsplanen pekar på att ett av de första stegen i energieffektiviseringsarbetet handlar om att ta fram nyckeltal (KPI) för att möjliggöra en effektiv uppföljning vilket också skulle göra det möjligt att jämföra utsläppen mellan olika trafikslag.

Trafikförvaltningen har ett pågående utvecklingsarbete med att samla in data från energileverantörerna till förvaltningens it-avdelning som arbetar med att utveckla ett analysverktyg. I detta första steg tas data in för el, kyla och värme. Ett fortsatt arbete påbörjas därefter med att bearbeta och presentera dessa data så att det blir förståeligt och hanterbart för vidare analys.

<sup>44</sup> Vårt bidrag till ett mer hållbart resande, Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2023 (TN 2023-0012)

<sup>45</sup> För att få energieffektiviseringsåtgärder att leda till långsiktiga besparingar är det viktigt hur det dagliga arbetet organiseras och leds. Energiledningssystem är ett exempel på stöd och innebär att man systematiskt samordnar, styr, genomför åtgärder för att ständigt förbättra energiarbetet.

Granskningen visar att krav ställs på energisakkompetens, energikartläggning och energiledningsplaner sedan år 2021 i trafikförvaltningens avtal med trafikutövarna. Dessa krav handlar exempelvis om procentsatta mål för energieffektivisering i resenärsvfordon, fastigheter etc. Handlingsplanen för Grön omställning ger exempel på hur avtalskrav kan ställas. Handlingsplanen pekar dessutom på att en enhetlig kravställning i avtal bör fastställas. Upphandlade trafikutövares avtal följs upp via temamöten där energieffektivisering av exempelvis drift diskuteras, behov av justeringar och optimeringar av anläggningarna. Ofta har entreprenörerna erforderlig energikompetens och det behöver matchas av likartad kompetens hos trafikförvaltningen menar intervju-personer. Exempelvis behöver ansvariga för avtal och teknik inkludera energieffektivisering i avtalsuppföljningen, både tydligare och mer enhetligt. För att uppföljningen av krav ska fungera behövs fler personer som arbetar med det, till exempel för att ge återkoppling på energiledningsplaner, och det krävs energikompetens.

Även yttre krav som lagar och förordningar påverkar behovet av i detta fall energikompetens. EU:s krav om hållbarhetsrapportering, CSRD, kommer som beskrivits ovan, att medföra större behov av löpande avstämning i avtal, mätning, rapportering av verksamhetens direkta växthusgasutsläpp samt indirekta växthusgasutsläpp av energi som verksamheten köper.

### **Bedömning**

Revisionen konstaterar att förutsättningar och behov för uppföljning av genomförda energieffektiviseringsåtgärder ännu inte är implementerade hos trafikförvaltningen. Revisionen bedömer att trafikförvaltningens uppföljning av energidata kräver systemuppdateringar och eventuellt nyinvesteringar i uppföljningssystem. Revisionen kan konstatera att budgetsatsningar för uppföljning och utvärderingar inte finns i sig nuvarande budget, eller i nämndens beslutade budgetunderlag för 2025.

## Vad gör regionrevisorerna?

Regionrevisorerna granskar den verksamhet som bedrivs av regionens nämnder och bolagsstyrelser. Revisionsuppdraget är det största inom kommunal verksamhet.

Att vara revisor är ett förtroendeuppdrag vars syfte är att med oberoende, saktighet och integritet främja, granska och bedöma verksamheten. Den övergripande uppgiften för revisorerna är att granska hur nämnder och styrelser tar sitt ansvar. De förtroendevalda revisorerna är fullmäktiges och ytterst medborgarnas instrument för den demokratiska kontrollen. De har därmed en viktig funktion i den lokala självstyrelsen.

Ledamöter i nämnder och styrelser ansvarar inför fullmäktige för hur de själva, anställda och uppdragstagare genomför verksamheten. I ansvaret ingår att genomföra en ändamålsenlig verksamhet utifrån fullmäktiges mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten, på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt och med en tillräcklig intern kontroll samt att upprätta rättvisande räkenskaper.

I årsrapporter för nämnder och styrelser sammanfattar revisionskontoret den granskning som genomförts under det gångna året. Verksamhetsrevisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på [www.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se). Det går även att prenumerera på regionrevisorernas nyhetsbrev genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till [regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se](mailto:regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se).

**Postadress:** Box 22230, 104 22 Stockholm

**Besöksadress:** Hantverkargatan 25 b (T-bana Rådhuset)

**Telefon:** 08-737 25 00

**E-post:** [regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se](mailto:regionrevisorerna.rev@regionstockholm.se)

**Hemsida:** [www.regionstockholm.se](http://www.regionstockholm.se)