

Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

RAPPORT  
2015-05-04  
Version

Ärende/Dok. id.  
507035

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Helen Maalinn

## Global Compact Communication on Progress rapport 2014

AB Storstockholms Lokaltrafik



*(Tunnelbanestation Tensta, artist Helga Henschen, 1975)*

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

RAPPORT  
2015-05-04  
Version

Ärende/Dok. id.  
507035

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Förord

*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 antikorrruption. Det är min uppfattning att SL:s arbete inom samtliga dessa områden är förenligt med Global Compacts principer. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt med dessa områden i vår verksamhet och tillsammans med våra intressenter.*

Anders Lindström  
Stockholm, den 15 april 2015

Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

RAPPORT  
2015-05-04  
Version

Ärende/Dok. id.  
507035

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	4
2	Princip 1-2 Mänskliga rättigheter .....	5
3	Princip 3-6 Arbetsrätt .....	9
4	Princip 7-9 Miljö.....	13
5	Princip 10 Antikorruption.....	17

## 1 Inledning

Sedan maj 2009 är SL medlem i FN-initiativet Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrup­tion. SL arbetar sedan många år aktivt inom dessa områden. Konkret innebär det att SL definierar kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och integrerar dem i sin dagliga verksamhet.

För femte året i rad redovisar SL sitt arbete med de tio principerna enligt Global Compacts vägledning för framställning av en så kallad Communication on Progress ([www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)). Sedan 2012 är SL en del av Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting.

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

### 1.1 Organisation

Den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län bedrivs under varumärket SL. I januari 2012 övergick ansvaret för de verksamheter som formellt bedrivs i Storstockholms lokaltrafik AB (SL) till Trafikförvaltningen.

Idag är SL samlingsnamnet och varumärket för den allmänna kollektivtrafiken på land i Stockholms län. Eftersom Trafikförvaltningen förvaltar SL:s avtal och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under varumärket SL, används fortsättningsvis organisationsnamnet Trafikförvaltningen i den här rapporten.

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. Trafiken drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Utöver varumärket SL ansvarar Trafikförvaltningen för Waxholmsbolaget, Färdtjänst och Mälardalstrafiken.

I landstingets regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige, som ytterst styr Trafikförvaltningens verksamhet. Läs mer om oss och trafikförsörjningsprogrammet på [www.sll.se](http://www.sll.se).

## 2 Princip 1-2 Mänskliga rättigheter

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 1 och 2 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

*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.*

Som beställarorganisation och ansvarig för kollektivtrafiken inom Stockholms län ska Trafikförvaltningen bidra med att skapa ett välfungerande samhälle. Arbete med den sociala dimensionen av hållbarhet (inklusive mänskliga rättigheter) innebär för oss att Trafikförvaltningen ska främja socialt ansvarstagande och mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten, i leverantörskedjan samt gentemot resenärer och medborgare.

Trafikförvaltningen har ett antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som har störst relevans för området mänskliga rättigheter.

### 2.1 Styrdokument i urval

- Jämställdhetsplan 2012 - 2014
- Långsiktig tillgänglighetsplan 2011 - 2021
- Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill)
- Riktlinjer för Trafikförvaltningens arbete enligt FN:s konvention om barnets rättigheter (RiBarn)
- Riktlinjer för jämställd kollektivtrafikplanering (RiJäm)
- Rutin för upphandling och inköp

### 2.2 Mål och resultat i urval

- Mål: Andelen bussar med lågt insteg ska vara 100 procent år 2014.  
Resultat: 99,8 procent. Resultatet ligger på samma höga nivå som 2013.
- Mål: Andel bussar som "niger", det vill säga sänks för att göra det lättare att gå på bussen, vid hållplats ska vara 70 procent år 2014.  
Resultat: 56 procent. Även om resultatet visar att Trafikförvaltningen inte når målet, så har en markant förbättring skett från 2013 då resultatet var 39 procent. Vid upphandlingar ställs krav på bussar med nigningsfunktion. När nya bussavtal träder i kraft kommer andelen bussar med nigningsfunktion att öka.

### 2.3 Arbetsätt

Ute i kollektivtrafiken är frågorna om tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning centrala. Trafikförvaltningen har en tät dialog med framför allt intresseorganisationer för funktionshinderfrågor respektive pensionärsorganisationer i form av såväl samrådsmöten som arbetsgrupper. All kundnära personal inom den upphandlade trafiken ska genomgå en bemötande- och insiktsutbildning för att öka kompetensen om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. Trafikleverantörer inrapporterar andelen personal som har genomgått utbildningen till Trafikförvaltningen. Uppföljning sker genom Trafikförvaltningens tillgänglighetsexpertis som fortsatt arbetar tillsammans med de olika bussentreprenörerna med syftet att öka tillgängligheten till busstrafiken. Genom samarbete och utbildning av personal på hjälpmedelscentralerna i Stockholms län arbetar Trafikförvaltningen för att skrymmande hjälpmedel i den allmänna kollektivtrafiken i framtiden inte blir ett hinder vid en eventuell utrymning.

Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet inkluderar sedan 2014 även tillgänglighet med hänsyn till barn och används för att ställa krav i upphandlingar och följa upp avtal. Arbetet med att utveckla tydligare riktlinjer för social hållbarhet har påbörjats under 2014 och kommer att färdigställas 2015. Riktlinjerna som idag styr Trafikförvaltningens arbete i förenlighet med FN:s barnkonvention kommer att inkluderas i riktlinjerna för social hållbarhet. Därmed har kravställningarna blivit tydligare och arbetet kring barns rättigheter har stärkts. De nya riktlinjerna ger vägledning och förenklar styrning avseende social hållbarhet vid upphandling, förvaltning och uppföljning av bland annat SL-trafiken.

### 2.4 Trygghet

Tryggheten i SL-trafiken är ett viktigt område för Trafikförvaltningen, där trygghetscentralen utgör själva navet. Dit kan resenärer ringa om de känner sig otrygga eller vill påkalla hjälp. Därifrån dirigeras också Trafikförvaltningens upphandlade trygghetsresurser – trygghetsvärdar, ordningsvakter och värdar från organisationen Lugna Gatan, beroende på situationen – snabbt ut till platsen. Utöver dessa resurser har Trafikförvaltningen ett betydelsefullt och nära samarbete med trafikentreprenörer, polis, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer som tillsammans med trygghetscentralen skapar ett nätverk för trygghet i SL-trafiken. Under en vanlig vardag finns det cirka 130 trygghetsresurser i SL-trafiken, under kvällar och helger cirka 160. Trygghetscentralen hanterade knappt 64 000 ärenden under 2014 som motsvarar i snitt 175 ärenden per dygn.

Alla trygghetsresurser får särskild grundläggande utbildning om hur det är att jobba publikt samt om lagar, etik och moral. Var 15:e månad får de vidareutbildning i mjuka värderingar och bemötande. Uppföljning av avtal med trygghetsresurserna sker regelbundet genom anonyma kontroller.

## **2.5 Jämställdhet**

För Trafikförvaltningen handlar det om att få in jämställdhetsperspektivet tidigt, redan i planerings- och samrådsprocesserna, för att skapa delaktighet och systematisera arbetet. Därför ställer Trafikförvaltningen krav på att infrastrukturprojekt ska beskriva sociala konsekvenser. Detta kan göras exempelvis genom en social konsekvensbeskrivning, en rapport som beskriver hur samhället och människor påverkas av Trafikförvaltningens planer. En sådan beskrivning kan till exempel göras inför anläggning av nya spårvägs- eller tunnelbanelinjer för att bedöma vilka sociala effekter som alternativa dragningar får för olika stadsdelar och kommuner. Trafikförvaltningen har även börjat ställa krav på att leverantörer ska främja internationella uppförandenormer, inklusive rättigheter för personer med funktionsnedsättning, i sina egna leverantörskedjor och att detta även ska dokumenteras.

## **2.6 Aktiviteter**

### *2.6.1 Utveckling av metod för sociala konsekvensbeskrivningar*

Under 2014 har Trafikförvaltningen intensifierat arbetet inom området social hållbarhet. I planeringsfasen av en ny spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö (Spårväg syd) har Trafikförvaltningen för första gången tagit fram en social konsekvensbeskrivning. Syftet med en social konsekvensbeskrivning är att belysa de sociala nyttor som inte kommer fram av en konventionell samhällsekonomisk bedömning. Den sociala konsekvensbeskrivningen som har tagits fram för Spårväg syd ger en samlad beskrivning av området och livet i området idag för att kunna skapa en socialt rättvis, jämställd och socialt hållbar kollektivtrafik längs sträckan. Dessutom beskrivs de sociala konsekvenser på lokal och regional nivå som Spårväg syd leder till. Genom analys av dessa konsekvenser syftar social konsekvensbeskrivning till att påverka utformningen och val av sträckningsalternativ så att de positiva sociala effekterna maximeras.

### *2.6.2 Heltäckande utbildning inom social hållbarhet*

Under 2014 har Trafikförvaltningen påbörjat arbetet med att arbeta fram en heltäckande utbildning inom social hållbarhet. Utbildningen kommer att omfatta bland annat jämställdhet, tillgänglighet och FN:s barnkonvention och är framtagen i samråd med representanter från intresseorganisationer för funktionshinderfrågor, pensionärsorganisationer, Trafikförvaltningens



trafikleverantörer, Stockholms läns landsting samt från den egna verksamheten. Utbildningen kommer vara obligatorisk för alla nyanställda och ersätta den nuvarande tillgänglighetsutbildningen. Arbetet med utformningen av utbildningen fortsätter och kommer att utvärderas under våren 2015.

### *2.6.3 Upprustning av Hallunda och Norsborgs tunnelbanestationer*

Ytterligare exempel på Trafikförvaltningens arbete med att främja social hållbarhet är Hallunda- och Norsborgsprojektet som är ett pilotprojekt för att systematiskt inkludera social hänsyn i större byggtreprenadupphandlingar. I januari 2014 påbörjade Trafikförvaltningen ett arbete i samarbete med Botkyrka kommun, för att rusta upp Hallunda och Norsborgs tunnelbanestationer och samtidigt inleda bygget av en depå i närheten av stationerna. Syftet med projektet är att i högre grad ta hänsyn till och engagera lokalbefolkningen vid upprustning och ombyggnation av kollektivtrafiken och att utveckla samt inkludera sociala krav i upphandling av byggtreprenörer.



### 3 Princip 3-6 Arbetsrätt

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 3–6 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

- Princip 3 Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.*
- Princip 4 Eliminera alla former av tvångsarbete.*
- Princip 5 Avskaffa barnarbete.*
- Princip 6 Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.*

Som arbetsgivare strävar Trafikförvaltningen mot att skapa en attraktiv och jämlik arbetsplats för medarbetarna. För att nå målen har det värderings- och arbetskulturarbete som påbörjades 2013 under året fortsatt och processen har involverat alla anställda inom Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har ett antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området arbetsrätt.

#### 3.1 Styrdokument i urval

- Stockholms läns landstings personalpolicy
- Riktlinjer om arbetsmiljö
- Riktlinjer för lönesättning
- Samverkansavtal med facken (inkluderar kollektiv-, arbetsmiljö och medbestämmandeavtal)
- Jämställdhetsplan 2012–2014
- Rutin för upphandling och inköp

#### 3.2 Mål och resultat i urval

För tredje året i rad tog Trafikförvaltningen fram ett så kallat Motiverad Medarbetar Index (MMI), som baseras på den årliga medarbetarundersökningen. MMI används för att följa upp ett av Trafikförvaltningens utvecklingsmål "Attraktiv arbetsgivare". Resultatet från MMI-indexet har ökat från 72 till 76 (skala 0-100) sedan 2012 då indexet infördes.

#### 3.3 Arbetssätt

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa trygga och säkra arbetsförhållanden för alla medarbetare inom

Strategisk utveckling  
Hållbar utvecklingRAPPORT  
2015-05-04  
VersionÄrende/Dok. id.  
507035Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen och för Trafikförvaltningens leverantörer. Alla medarbetare ska självklart behandlas lika oavsett om de tillhör ett fackförbund eller ej. Med de två fackliga organisationerna (Vision och Saco), som Trafikförvaltningen har slutit kollektivavtal med, genomförs fyra samverkansmöten per år. På dessa möten diskuteras verksamheten, ekonomin, arbetsmiljön och personalfrågor. Trafikförvaltningen kommer att genomgå en större omorganisation under 2015 och i förberedelsefasen för denna har representanter från samtliga fackföreningar varit involverade. Av Trafikförvaltningens medarbetare är cirka 80 procent fackligt organiserade.

*Tabell 1 Antal fackligt anslutna, Trafikförvaltningen inklusive SL (2014)*

Vision	212
Saco	230
Annan	48
Ej organiserade	146

Att öka den egna bemanningen är ett fokusområde för Trafikförvaltningen och under 2014 ökades antalet tjänster med 18 stycken. Vid rekrytering är kompetensen det helt centrala och kön, ålder, sexuell läggning, utländsk härkomst eller funktionsnedsättning får inte spela någon roll. Antalet anställda kvinnor har ökat från 47 procent 2012 till 53 procent 2014.

*Tabell 2 Jämställdhet i ledarskapet (2014)*

Ordinarie ledamöter i trafiknämnden	20
- varav kvinnor	7
Antal personer i Trafikförvaltningens ledningsgrupp	7
- varav kvinnor	3
Antal chefer Trafikförvaltningen	45
- varav kvinnor	24

Trafikförvaltningen har sedan länge arbetat med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. Arbetet är omfattande och beskrivs i sin helhet i Jämställdhetsplanen, vilken kommer att uppdateras under 2015. Jämställdhetsplanen och Landstingets folkhälsopolicy är viktiga verktyg internt och cheferna får fortlöpande utbildning i frågor om likabehandling. Vid kränkningar ska medarbetaren i första hand gå till sin chef, i andra hand till HR-sektionen och i tredje hand erbjudas sekretessamtal med företagshälsovården. Trafikförvaltningen har under 2014 uppdaterat anvisningarna för anmälan om någon utsätts för kränkande särbehandling.

Nu har alla anställda ett ansvar att anmäla om sådan behandling förekommer. Senaste medarbetarenkäten visar att Trafikförvaltningen kommer behöva förtydliga informationen kring stöd och rapportering ytterligare. Personalavdelningen jobbar aktivt med frågan och arbetet kommer att fortsätta under 2015.

### **3.4 Medarbetarnas chans att påverka**

Medarbetarna får varje år ge sin syn på arbetsförhållanden i verksamheten i en enkät som följs upp med handlingsplaner. En klagomålsmekanism, även kallad whistleblower-funktion, där alla anställda anonymt kan rapportera förmodade missförhållanden, finns på intranätet och är därmed tillgänglig för alla anställda. 2014 besvarade 94 procent av alla anställda medarbetarenkäten, den högsta andelen någonsin. Medarbetarna uttryckte ett behov av ökad kommunikation mellan ledning och personal och Trafikförvaltningen har hållit ett antal så kallade trappmöten och stormöten för att förbättra kommunikationen mellan högsta ledningen och anställda. De som besvarat enkäten anser att Trafikförvaltningen behandlar alla lika oavsett kön. De som svarat instämmer även i påståendet att Trafikförvaltningen arbetar aktivt för ickediskriminering.

Trafikförvaltningen har under 2014 genomfört en satsning för ökat fokus på värderingar och arbetskulturförändringar, som en del i det mångfaldsarbete man arbetat med under året. Workshops på temat har hållits och alla medarbetare har varit delaktiga i framtagandet av värderingar och prioriterade utvecklingsområden inom företagskulturen. Arbetet kommer att utvärderas med hjälp av ett så kallat värderingsindex, även det baserat på medarbetarenkäten.

### **3.5 Aktiviteter**

#### **3.5.1 Jämställdhetsutbildning**

För att utveckla ett normmedvetet ledarskap och medarbetarskap som sedan ska omsättas i praktisk handling driver Stockholms läns landsting en jämställdhetskurs till alla chefer. Syftet är att utveckla och stärka ett jämställt synsätt hos chefer så att det förs vidare till alla medarbetare. Stockholms läns landsting erbjuder dessutom en längre valfri jämlikhets- och jämställdhetsutbildning för anställda med fokus på jämställdhetsfrågor som direkt berör anställda inom Trafikförvaltningen. Utbildningen pågår under ett halvår med fem aktiva seminarierträffar. Utbildningen har varit uppskattad och anses ha bidragit till en ökad förståelse för frågorna.

### 3.5.2 *Leverantörsrevisioner*

För Trafikförvaltningen handlar arbetsrätt inte bara om de egna medarbetarnas rättigheter och välmående utan även om arbetsrätt i leverantörskedjan. Trafikförvaltningen har börjat ställa krav i avtal på att leverantörer, både i Sverige och i utlandet, respekterar FN Global Compacts 10 principer.

Ett exempel på uppföljning av sociala krav är två revisioner hos en kinesisk underleverantör till en tunnelbanetågsleverantör som genomfördes under 2014. Revisionen gällde utöver kvalitet även miljö och säkerhet samt social hållbarhet enligt Global Compacts principer. Ett fokusområde inom social hållbarhet omfattade granskning av hur det reviderade företaget säkerställer att dess underleverantörer lever upp till uppförandekoden.

Under 2014 påbörjade Trafikförvaltningen framtagandet av riktlinjer för social hållbarhet med syfte att lägga grunden för tydlig kravställning och uppföljning inom området. Riktlinjerna, som bl.a. kommer definiera krav på leverantörers egenkontroll, revisioner och leverantörskedjor, kommer att fastställas under 2015.

## 4 Princip 7-9 Miljö

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 7–9 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

- 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.*

I enlighet med Stockholms läns landstings miljöpolitiska program ska Trafikförvaltningen utföra ett miljöarbete som är klimateffektivt, resurseffektivt och hälsofrämjande. Detta omfattande arbete innefattar bland annat användning av förnybara resurser och minskad användning av klimatpåverkande gaser, krav i upphandling av varor och tjänster som medför minsta möjliga miljöpåverkan, samt minskning och förebyggande av luftföroreningar och buller.

Trafikförvaltningen har ett stort antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området miljö.

### 4.1 Styrdokument i urval

- Miljöutmaning 2016, Miljöpolitiskt program för Stockholms läns landsting 2012 – 2016
- Miljöpolicy
- Miljömål och principer
- Miljöhandboken – Rutiner för miljöstyrning i Trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt
- Riktlinjer buller och vibrationer (RiBuller)
- Rutin för upphandling och inköp

### 4.2 Mål och resultat i urval

- Mål: År 2016 ska resandet med SL (allmän kollektivtrafik) ha ökat med minst behållen marknadsandel jämfört med år 2011.  
Resultat: 7 procent ökning i antal påstigande jämfört med 2011.  
Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en förbättrad miljö är att resandet med den allmänna kollektivtrafiken ökar. Antalet resenärer med SL en vintervardag 2014 var 791 000, jämfört med 786 000 resenärer år 2013.
- Mål: År 2020 ska andelen förnybart bränsle i kollektivtrafiken vara minst 90 procent.

Resultat: 80 procent av busstrafiken drevs med förnybart bränsle och 100 procent av spårtrafiken år 2014.

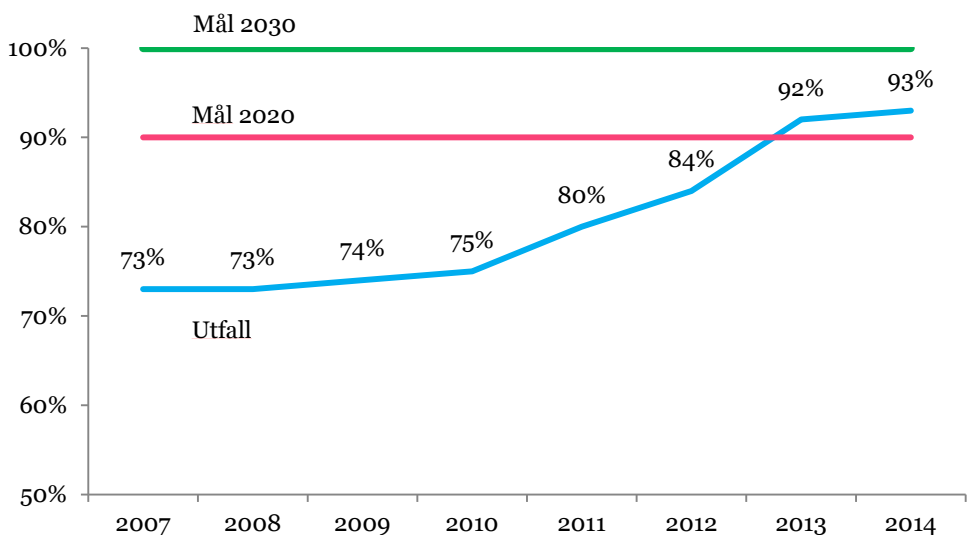
- Mål: År 2016 ska andelen förnybar energi för uppvärmning, kylning och el till SL:s fastigheter vara minst 95 procent.

Resultat: 92 procent (avser fastigheter där SL-trafiken bedrivs). Resultatet beror på att en mindre del av uppvärmningen sker fortfarande med oljepannor och en del av fjärrvärmes kommer från icke-förnybara källor.

- Mål: Trafikförvaltningen ska ställa relevanta och mätbara miljökrav vid alla upphandlingar av varor och tjänster, i såväl centrala som lokala upphandlingar. Kraven i de miljömässigt mest prioriterade upphandlingarna ska följas upp och kontrolleras under avtalets gång.

Resultat: Trafikförvaltningen har en upphandlingsrutin där det framgår att miljökrav alltid ska ställas i en upphandling. Miljöaspekterna identifieras i skedet före upphandlingen, då mallarna för anskaffnings- och genomförandebeslut ska användas. Mallarna innehåller sex miljöaspekter och om någon av dessa identifieras ska relevanta krav ställas för den specifika upphandlingen.

- Mål: År 2016 ska utsläppen av partiklar och andra luftföroreningar till miljön från SL-trafiken ha minskat med 10 procent jämfört med år 2011. Resultat: Relaterat till personkilometer har utsläppet av partiklar minskat med 33 procent och utsläppet av kväveoxider har minskat med 28 procent jämfört med 2011. Anledningen till minskningen är att en stor andel av äldre dieseldrivna bussar har ersatts av nya bussar med rena motorer.



Figur 1 Andel förnybar energi i den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län 2007-2014 (buss- och spårtrafik)

### 4.3 Arbetssätt

Trafikförvaltningen arbetar efter ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem som säkrar ett förebyggande, effektivt och systematiskt arbete för att minska belastningen på miljön. Utifrån Stockholms läns landstings miljöpolitiska program – Miljöutmaning 2016 – ställs relevanta krav i upphandlingar för att styra mot målpuppfyllelse. För att säkerställa att målen i programmet nås är det mycket viktigt att miljökraven följs upp och att det finns en dialog med leverantörer, ett arbete som har utvecklats under året genom en omfattande kartläggning av hur trafikentreprenörerna lever upp till avtalens miljökrav. Under 2014 har en extern revision av Trafikförvaltningens miljöledningssystem ISO 14001 gjorts. Revisionen avklarades utan anmärkningar. Trafikförvaltningen rapporterar årligen till landstinget om hur arbetet inom miljöområdet fortskrider.

Under året har Trafikförvaltningen arbetat fram nya riktlinjer för Trafikförvaltningens miljö- och energiarbete, med ambitionen att säkerställa ett likartat miljöarbetssätt inom Trafikförvaltningen och en kostnadseffektiv hantering av miljöfrågor. Vid upphandlingar kommer miljökrav ställas i enlighet med de nya riktlinjerna, som även kommer att säkerställa en god egenkontroll i enlighet med svensk miljölagstiftning. Riktlinjerna kommer att träda ikraft under 2015.

För att säkerställa att alla medarbetare förstår Trafikförvaltningens positiva och negativa miljöpåverkan samt får kunskap om hur verksamheten arbetar med miljöfrågor finns en obligatorisk miljöutbildning. Utbildningen uppdateras regelbundet utifrån de gällande interna miljömålen. Vid utgången av 2014 hade 70 procent av anställda på Trafikförvaltningen genomgått utbildningen.

Trafikförvaltningen delar aktivt med sig av sina erfarenheter inom främst förnybara drivmedel och samarbetar med andra aktörer för att utveckla samt sprida mer miljöanpassad teknik inom området. Exempelvis fick Trafikförvaltningen i augusti 2014 besök av en delegation på cirka 30 representanter från trafikmyndigheten i Bangkok som kom till Gubbängen i Stockholm för att lära sig mer om miljövänlig kollektivtrafik, i synnerhet biogasdriven trafik.

### 4.4 Aktiviteter

#### 4.4.1 *Omställning till förnybar energi i kollektivtrafiken*

Stockholm är en av de städer i världen som har kommit längst vad gäller kollektivtrafik som drivs av förnybar energi. Trafikförvaltningen strävar efter 100 procent förnybara drivmedel i hela kollektivtrafiken. SL:s spårbundna trafik



Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

RAPPORT  
2015-05-04  
Version

Ärende/Dok. id.  
507035

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

drivs redan idag med 100 procent grön el, alltså el som kommer från sol, vind och vatten samt biobränslen. 2014 var andelen förnybar energi i busstrafiken 80 procent.

#### 4.4.2 *Framtidens busstrafik*

Trafikförvaltningen har under 2014 fortsatt arbetet med att prova nya tekniska lösningar för kollektivtrafiken med syftet att minska den negativa påverkan på miljö och klimat. Sådana satsningar är en förutsättning för att uppfylla Stockholms läns landstings- och Trafikförvaltningens interna miljömål.

Trafikförvaltningen, Volvo och Vattenfall har tillsammans drivit ett projekt för att genomföra ett omfattande test med laddhybridbussar som har 75 procent lägre bränsleförbrukning än konventionella dieselbussar. Dessutom släpper laddhybridbussarna ut 90 procent mindre koldioxid än dieselbussar, eftersom de drivs på biodiesel och el från förnybara källor. I december 2014 började den första laddhybridbussen testköras i trafik. Bussarna, som snabbbladdas vid ändhållplatser, kan köra upp till sju kilometer på ett fullt batteri och är tysta och helt avgasfria. Trafikförvaltningen kommer att testköra totalt åtta laddhybridbussar och försöket kommer att pågå hela 2015 och utvärderas under 2016.

## 5 Princip 10 Antikorrupktion

Genom att ha skrivit under Global Compacts princip 10 har Trafikförvaltningen förbundit sig till följande:

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

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

Trafikförvaltningen har ett stort antal styrdokument, inklusive policyer, riktlinjer, rutiner och handlingsplaner som styr verksamheten. Nedan listas de som vi anser har störst relevans för området antikorrupktion.

### 5.1 Styrdokument i urval

- Riktlinjer mot muta och annan korrupktion, som implementerar Sveriges Kommuner och Landstings vägledning ”Om mutor och jäv”
- Projekthandboken (bland annat om hur konsulter jobbar i projekt)
- Rutin för upphandling och inköp

### 5.2 Arbetssätt

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och systematiskt för att förhindra alla former av korrupktion kopplade till Trafikförvaltningens verksamhet.

Nolltolerans råder. Centrala verktyg i det här arbetet är interna riktlinjer inom området, utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, löpande rådgivning av

Trafikförvaltningens jurister och internrevisorer samt möjlighet att anonymt anmäla eventuella överträdelser. Ett fåtal tips har inkommit under 2014.

Genomförda utredningar har inte lett till någon polisanmälan. Medarbetare som bryter mot gällande regler och/eller riktlinjer kan drabbas av arbetsrättsliga, straffrättsliga och skadeståndsrättsliga konsekvenser.

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om sina riktlinjer. I samband med upphandlingar finns även möjlighet att:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korrupktion.

- Avtala om hävning/upsägningmöjlighet på grund av korruption.

#### 5.2.1 SKL:s vägledning

Trafikförvaltningens riktlinjer mot muta och annan korruption implementerar Sveriges Kommuner och Landstings (SKL:s) vägledning om mutor och jäv. Trafikförvaltningen avser också att använda den webbutbildning som Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram som en del av uppföljningen av vägledningen. Utbildningen "Rätt och Etikett" är obligatorisk för samtliga nyanställda. Deltagandet följs upp av juridiksektionen och den enskilde medarbetarens chef. Påminnelse angående deltagande utfärdas vid behov. Därtill utförs löpande andra interna utbildningsinsatser.

Trafikförvaltningen har under 2014 fortsatt implementeringsarbetet avseende exempelvis Projekthandboken och rutiner för riskanalys och riskhantering. Utvecklingsarbetet avseende rutiner och arbetssätt för exempelvis ärendehantering, avtalsregister och styrande dokument har pågått under året. Arbetet förväntas bidra till en förbättrad intern styrning och kontroll liksom en ökad transparens av verksamheten. Vidare har trafikavdelningen under 2014 fortsatt arbetet med att utveckla avdelningen till en mer affärsmässig beställare. Arbetet syftar till att etablera ett gemensamt tänk kring affärsmässighet och har utmynnat i gemensamma arbetssätt, rutiner och mallar. I arbetet har även ingått att etablera en funktion för leverantörsrevisioner.

### 5.3 Aktiviteter

#### 5.3.1 Leverantörer fick julbrev och sommarbrev

Sedan flera år tillbaka har Trafikförvaltningens leverantörer mottagit ett julbrev och så skedde även 2014. Genom brevet påminner förvaltningschefen om riktlinjerna mot muta och annan korruption samt avböjer i preventivt syfte gåvor och inbjudningar till Trafikförvaltningens medarbetare. En nyhet under 2014 var att även ett sommarbrev med motsvarande innehåll som julbrevet skickades ut till Trafikförvaltningens leverantörer. Arbetet med att utveckla kommunikationen med leverantörerna är ständigt pågående men i dagsläget finns inget beslut om en eventuell utbildningsinsats riktad mot leverantörer.

#### 5.3.2 Presentation för ledningsgruppen

Som en del i Trafikförvaltningens förebyggande arbete mot muta och annan korruption och för att betona vikten av ledningens engagemang höll Institutet Mot Mutors generalsekreterare under våren 2014 en presentation för Trafikförvaltningens ledningsgrupp.