

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Stefan Wallin

Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling

- för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län



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

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inledning till strategin för hållbar utveckling

En tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik spelar en allt viktigare roll i den snabbt växande Stockholmsregionen. En kollektivtrafik som framgångsrikt konkurrerar med privatbilismen måste dock utvecklas på ett sätt som är försvarbart ur de tre hållbarhetsperspektiven: miljöhänsyn samt socialt och ekonomiskt ansvarstagande.

Trafiknämndens strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhetsmål som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och i Stockholms läns landstings (SLL) övriga policier och måldokument.

Strategin för hållbar utveckling omfattar aspekterna miljö och hälsa, energiförsörjning och socialt ansvar. Den innehåller vägledande principer avseende kollektivtrafikens utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller, vibrationer och andra fysiska störningar från fordon och anläggningar, användning av farliga ämnen och produkter samt effektiv resursanvändning.

I strategins principer för energiförsörjning ges vägledning för Trafikförvaltningens arbete mot energirelaterade mål i Landstingets miljöpolitiska program, de långsiktiga energimålen i Trafikförsörjningsprogrammet samt andra mål av relevans för kollektivtrafikens energianvändning. Vägledning ges också för Trafiknämndens energival på kort och lång sikt samt för förvaltningens arbete med energieffektiviseringar av trafiksystemet.

Trafikförvaltningens hållning i frågor om utveckling av vissa sociala aspekter omfattas också av denna strategi, som exempelvis kontroll av leverantörers etiska ansvarstagande i enlighet med internationella konventioner samt jämställdhet och jämlikhet inom kollektivtrafiken och de delar av samhället som påverkas av denna.

Strategin för hållbar utveckling har i vissa fall en räckvidd som sträcker sig bortom resenärs- och ägarperspektivet. Strategin vägleder Trafikförvaltningens agerande gentemot tredje man till exempel för att tillgodose människors behov av en god boendemiljö nära kollektivtrafikens infrastruktur. Strategin omfattar även kollektivtrafikens bidrag till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Vissa miljö- och tillgänglighetsaspekter har där det bedömts lämpligt inordnats inom andra strategier. Exempelvis behandlas begreppet ”resor för alla” det vill

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

säga kollektivtrafikens tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättningar, som en aspekt av resenärsmiljö inom trafikstrategin. Likaså har vissa miljö-, buller- och tillgänglighetsaspekter inordnats i infrastrukturstrategin såsom val av lokalisering av infrastruktur, prioritering av beprövad teknik samt Trafikförvaltningens hållning till olika forsknings- och utvecklingssamarbeten.

Strategiska principer

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.
5. Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.
7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.
8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Beskrivning av strategiska principer

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.

Vad avses med principen?

Principen avser Trafikförvaltningens arbete för att minska utsläpp till luft, mark och vatten, minska störningar i form av buller och vibrationer, minska onödig användning av energi och andra resurser, avlägsna hinder för alla grupper av resande samt att öka jämlikhet och jämställdhet i allt som rör kollektivtrafikens utveckling. En så omfattande verksamhet som Trafikförvaltningens kollektivtrafik påverkar människors vardag och boendemiljö på olika sätt. Trafikförvaltningen ska givetvis uppfylla lagstiftade krav men har utöver detta även att arbeta utifrån de krav och målsättningar som Stockholms läns landsting fastställer.

Principen omfattar alla beslut som på kort eller lång sikt kan ha betydelse för Trafikförvaltningens möjligheter att nå uppsatta hållbarhetsmål eller dess möjligheter att efterleva gällande lagstiftning. I såväl tidiga som sena skeden av beslutsprocessen om inriktning, genomförande eller anskaffning ska Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar vara synliggjorda, inarbetade och tillgodosedda.

Varför denna princip?

Ägaren, lagstiftarna, länets kommuner, resenärer och allmänheten förväntar sig ett föredömligt agerande från den offentligt finansierade kollektivtrafiken. Detta gäller i hög grad inom hållbarhetsområdet. Kollektivtrafiken utgör i sig en åtgärd som bidrar till förbättrad miljö, förbättrad hälsa och förbättrade sociala förutsättningar för invånarna i Stockholms län.

I takt med att länets befolkning ökar och trafiken blir allt mer omfattande växer dock utmaningarna även för kollektivtrafiken och Stockholms läns landsting har fastställt en rad mål inom områdena miljö, hälsa och socialt ansvar. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet anges bland annat mål om att kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska samt att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Hur ska principen realiseras?

Med nyttjande av riktlinjer, policyer, och utvecklingsplaner ska Trafikförvaltningen styra innehållet i idé- och förstudier samt säkra viktig

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kravställning i affärsprocessens olika delar som till exempel upphandlingar, beställningar och projekt. En ekonomisk bedömning ur ett livscykelperspektiv för ställda krav ska göras så långt det är möjligt. Uppföljning av hållbarhetskrav i avtal och revisioner av projekt och leverantörer utgör också viktiga kontrollpunkter.

Kompromisser eller avsteg av betydelse från Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska vara föremål för dokumenterade beslut på rätt beslutandenivå. Beslutsnivån avgörs av ärendets natur och kan handla om styrgruppsnivå, i Trafikförvaltningens ledningsgrupp, i Trafiknämnden eller i Landstingsfullmäktige.

2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.

Vad avses med principen?

Kollektivtrafiken kan, som all annan trafik, generera störningar till omgivningen i form av olika föroreningar till mark, luft och vatten samt partiklar.

Kväveoxider och partiklar är så kallade reglerade emissioner med lagstadgade haltgränser för luftens innehåll av föroreningarna. Miljözonen i Stockholms stad har som syfte att utestänga tunga fordon med höga utsläppsnivåer av kväveoxider och partiklar. Det stora bidraget av partiklar i samhället kommer från vägtrafiken. Men även i Stockholms tunnelbana uppkommer partiklar, bland annat vid slitage mellan tågens hjul och rälsen. Enligt utförda mätningar är partikelhalten i luften i tunnelbanan högre jämfört med luften i gatumiljön. *Kemiska produkter* används av Trafikförvaltningens leverantörer för underhåll och rengöring av fordon och fartyg samt vid underhåll av infrastruktur. Kemikalier finns bland annat i produkter som målarfärg, tvättmedel, klotterborttagningsmedel, spolärvätska, bränslen, växtbekämpningsmedel och smörjolja. Vissa av dessa kemiska produkter kan vara skadliga för människors hälsa och/eller miljön. I Trafikförvaltningens verksamhet används också olika typer av *material* såsom byggprodukter, plaster, elektronik. Dessa kan innehålla hälso- och miljöfarliga tillsatser som flamskyddsmedel, färgämnen, tungmetaller och textilbehandlingsmedel.

Vidare äger eller disponerar Landstinget markområden som i vissa fall har förorenats av för länge sedan nedlagda verksamheter. Verksamheterna kan ha bedrivits långt innan miljöproblem till följd av dessa uppmärksammades i

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

samhället. Det gäller framförallt markområden där tåg, spåranläggningar och bussar har underhållits och behandlats med kemiska produkter till exempel träskyddsmedel. På grund av detta finns det risk att markområden som ägs eller har ägts av Trafikförvaltningens bolag innehåller förhöjda nivåer av farliga ämnen. Föroreningarna kan utgöra en hälso- och miljörisk om de frisätts och kan då exponera människor och djur för farliga ämnen.

Principen avser Trafikförvaltningens arbete med att undvika negativ påverkan på människors hälsa och miljö genom förebyggande åtgärder i tidigt skede men även åtgärder för att minska sådan negativ miljöpåverkan som redan förekommer.

Varför denna princip?

Försiktighetsprincipen enligt miljöbalken ska tillämpas för att förhindra olägenheter som inte är ringa eller helt tillfälliga.

I en växande storstadsregion med utökat behov av kollektivtrafik ska Trafikförvaltningen arbeta med ett aktivt förebyggande miljö- och hälsoarbete för att göra kollektivtrafiken än mer attraktiv för befintliga och nya resenärer samt andra människor som påverkas av kollektivtrafikens verksamhet. Genom eget arbete för att förhindra olägenheter minskar risk för reglering av kollektivtrafiken via externa krav.

Landstingets aktiva arbete med att minska användningen av farliga kemiska ämnen syftar till att minska riskerna för länets invånare. Landstinget fastställer vilka ämnen som ska avvecklas på grund av giftighet, cancerframkallande förmåga, hormonpåverkan, svårnedbrytbarhet eller annan kraftigt negativ påverkan på hälsa och miljö.

Hur ska principen realiseras?

I tidiga planeringsskeden skall kollektivtrafiken utformas och planeras så att störningar till omgivningen minimeras. I syfte att bidra till en förbättrad luftsituation ska Trafikförvaltningen ställa krav på de fordon och fartyg som används i kollektivtrafiken för såväl drift som underhåll.

Trafikförvaltningen ska följa utvecklingen avseende partiklar i tunnlar för spårtrafik. Genom att medverka till fortsatt kunskapsuppbyggnad avseende uppkomst och effekt av partiklar i tunnelmiljöer bidrar Trafikförvaltningen till att påskynda det vetenskapliga arbetet om eventuella hälsorisker orsakade av partiklar i tunnlar.

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Utfasning av miljö- och hälsofarliga produkter skall göras i enlighet med Landstingets utfasningslista. Kemiska produkter och material skall väljas utifrån Landstingets utfasningslista. Där kemiska produkter används ska det finnas väl utarbetade rutiner och metoder för ett ansvarsfullt användande av produkterna och omhändertagande av spill och rester. Alternativa metoder skall användas där det är möjligt att undvika kemikalier under förutsättning att samma resultat uppnås till rimlig kostnad. Om kemikalier som Landstinget angett ska avvecklas, efter grundlig utredning, visar sig vara det enda alternativet ska av Landstinget beslutat dispensförfarande användas.

Genom tydliga avtal med krav på återrapportering samt prioritering i användandet av leverantörer som har certifierade miljöledningssystem påverkar Trafikförvaltningen dessa så att hälso- eller miljöfarliga ämnen fasas ut ur verksamheten och att alternativa metoder används när det är möjligt.

Trafikförvaltningen ska även kartlägga och utvärdera riskerna med historiska föroreningar, och därefter genomföra riskförebyggande åtgärder om det visar sig nödvändigt.

3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.

Vad avses med principen?

I kollektivtrafiken används många olika material, vilket i sin tur kan ge upphov till olika typer av avfall. Principen avser Trafikförvaltningens förebyggande arbete avseende onödig resursförbrukning vid ny-, om- och tillbyggnad av exempelvis depåer och spårinfrastruktur samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Resursförbruken är vanligen störst under entreprenadskedet, men principen ska även tillämpas i driftskedet.

Varför denna princip?

Samhällen runt om på jorden står inför dilemmat med växande avfallsberg. Landstinget har i det miljöpolitiska handlingsprogrammet satt mål för andelen sorterat avfall i byggtreprenader samt för materialåtervinningsgrad. Syftet med detta arbete är att åstadkomma ett kretsloppstänkande i användandet av varor och tjänster.

I miljöbalken finns den så kallade *hushållningsprincipen* som innebär att bland annat råvaror skall användas så effektivt som möjligt samt *kretsloppsprincipen*

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som anger att det som utvinns ur naturen ska användas uthålligt med minimal resursförbrukning. Enligt miljöbalken skall Trafikförvaltningen i sin verksamhet alltså hushålla med bland annat råvaror samt återanvända och återvinna dessa.

Hur ska principen realiseras?

Livscykelanalyser (LCA) med syftet att visa på alternativ med låg resursförbrukning ska om möjligt göras inför beslut om större investeringar och reinvesteringar. Livscykelanalyser syftar till att skapa en bild över produkters totala miljöpåverkan under dess livstid, från råvaruutvinning till avfallshantering inklusive transporter.

Genom tydliga krav i nya avtal samt genom samarbete med leverantörer bidrar Trafikförvaltningen till att råvaror används på ett effektivt sätt.

Det bästa avfallet är det som inte uppkommer, det vill säga genom god planering och framförhållning kan avfallsvolymer och -kostnader hållas låga. Att förebygga avfall ger dessutom ofta betydligt mycket större miljönytta jämfört med att återvinna avfall på grund av minskad resursutvinning och materialproduktion. För det avfall som ändå uppstår finns dock kvarvarande värden om det kan återanvändas eller återvinnas. Trafikförvaltningen slipper kostnader för destruktion eller deponering av avfallet och inget nytt ersättningsmaterial måste frambringas ur jordskorpan och förädlas vilket i sin tur innebär minskad miljöbelastning, minskad energianvändning och lägre kostnader. Där det inte är möjligt att återanvända materiel eller återvinna ingående komponenter återstår ändå att nyttiggöra materialets energiinnehåll. För att möjliggöra en effektiv avfallshantering krävs sortering utifrån respektive avfallsslag i så tidigt skede som möjligt.

Uppkomsten av avfall kan förebyggas och minimeras genom att i första hand planera verksamheten så att onödig resursförbrukning undviks. Det handlar i huvudsak om materialval som lätt kan sorteras och kretsloppsanpassas. I andra hand handlar det om sortera avfallet så att det möjliggör återanvändning och återvinning av material. Trafikförvaltningen ska ställa krav på återanvändning och återvinning i samtliga rivnings- och byggentreprenader. Återanvändning, återvinning eller energiåtervinning genomförs i nämnd prioriteringsordning.

Med *återanvändning* avses att en produkt återanvänds utan bearbetning. Med *återvinning* avses däremot att produkten plockas isär och de ingående delarna används för att tillverka nya produkter. Trafikförvaltningen innefattar även *energiåtervinning* i begreppet återvinning. Energiåtervinning innebär att avfall förbränns i syfte att utvinna energi.

4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.

Vad avses med principen?

Buller och vibrationer från kollektivtrafiken kan upplevas som mycket störande för närboende och övrig omgivning. Detta kan i sin tur resultera i förelägganden från kommuner som tvingar Trafikförvaltningen att införa begränsningar i trafiken. Kollektivtrafiken är inte undantagen från det omgivande samhällets krav på ingripanden mot bullerstörningar vid boendemiljön eller vid skolor och förskolor.

Förutom riktvärden för trafikbuller berörs kollektivtrafiken även av riktvärden för externt industribuller från främst depåer. Industribullerriktvärden tillämpas även avseende störningar från till exempel likriktarstationer och fläktar. Trafikförvaltningens riktlinjer kompletterar tillämpningen av dessa riktvärden.

I takt med att infrastrukturen byggs ut i tätbebyggda områden ökar behovet av tydlig kravställning avseende till exempel buller från materialtransporter, byggtider och vibrationer. I dessa fall är det både närboende och resenärer i kollektivtrafiken som berörs.

Buller kan även uppkomma under trafikfri tid på grund av underhållsarbeten i spåranläggningarna från arbetsfordon och liknande.

Principen avser Trafikförvaltningens arbete med att säkerställa att krav avseende buller och vibrationer följs vid alla beslut om infrastruktur (inkl. fordon och tonnage) eller trafik.

Varför denna princip?

I samhället finns idag ett ökat fokus på buller och dess negativa hälsopåverkan. Trafikförvaltningen märker tendenser till detta i kommunernas tillsynsarbete samt i kontakten med boende i närheten av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken kan bli mer attraktiv och tillgänglig genom att ny bebyggelse planeras i kollektivtrafiknära lägen. Detta får dock inte leda till konflikt mellan kollektivtrafiken och boende på grund av buller. För att inte riskera ingripanden

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

från myndigheter med trafikpåverkan som följd är det av yttersta vikt att risken för buller- och vibrationer tydliggörs och konsekvensbeskrivs inför alla beslut som rör trafiken och att Trafikförvaltningen driver ett förebyggande bullerreduktionsarbete. En ökning av kollektivtrafiken ska leda till minsta möjliga ökning av bullerstörningar till omgivningen då det finns risk för krav på regleringar som kan begränsa resandebudet. Idag ställs även ökade krav på miljön vid skolor då barns hälsa på skolgårdar särskilt har uppmärksammats.

Miljöbalkens försiktighetsprincip kräver att Trafikförvaltningen, efter bedömning av ekonomisk rimlighet ställt mot positiva miljöeffekter, ska använda bästa möjliga teknik som finns på marknaden.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet anges som mål att buller från kollektivtrafiken ska minska. Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska buller från kollektivtrafiken med utgångspunkt från det konkretiserade målet för år 2030, det vill säga att "Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB(A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB(A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken". Åtgärder i syfte att minska bullerpåverkan från den regionala kollektivtrafiken ingår även i det övergripande folkhälsoarbetet inom Landstinget och SLL:s handlingsplan *Handling för Hälsa* med dess mål "God miljö".

Vidare önskar Trafikförvaltningen att öka kollektivtrafikens attraktivitet för resenärerna vilket bland annat innebär krav på minskat buller i resenärsmiljön, det vill säga i fordon och fartyg samt på hållplatser och stationer. Det finns ett flertal intressenter och sakägare vad gäller buller och det är viktigt att samtliga aktörer gemensamt agerar för samhällsekonomiskt effektiva bullerlösningar.

Hur ska principen realiseras?

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer för bullerskyddsåtgärder förtydligas vilka aktiviteter som krävs för att nå Trafikförvaltningens mål. Genom ett nära samarbete med regionens kommuner i tidiga planeringsskeden bevakas bullerfrågan när det gäller översiktsplaner och detaljplaner.

De allra lättaste och billigaste åtgärderna mot buller och vibrationer är de som kan genomföras i tidiga skeden i samband med nyinköp av fordon och fartyg, nybyggnation av infrastruktur eller nya trafikaffärer. Trafikförvaltningen ska därför särskilt vinnlägga sig om att ställa "framtidssäkra" bullerkrav i tidiga skeden inför beslut om nyinköp och nya beställningar. Bulleraspekten ska på samma sätt vägas in i Trafikförvaltningens tidiga planeringsskeden exempelvis vid val mellan olika trafikslag och utformning av spårradier i nya depåer.

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Eftersom Landstinget äger huvuddelen av spårinfrastrukturen och spårfordonen finns stora möjligheter att krävställa avseende buller vid nyinköp av fordon samt vid anläggande och drift av spårtrafik. Där kollektivtrafikanläggningar ägs av annan part ställer Trafikförvaltningen tydliga krav i avtal som visar vem som ska utföra bullerskyddsåtgärder.

Bussflottan ägs till största delen av trafikleverantörerna och Trafikförvaltningen ställer krav på fordonens utformning i trafikavtalen. Genom att skapa incitament i avtal med trafikleverantörer avseende till exempel fordonsunderhåll (välisolerade motorrum), körsätt, trafikupplägg etc. kan externt buller minska. Trafikförvaltningen ska även verka för en branschstandard avseende bulleremissioner från bussar och för möjlighet att funktionskrävställa med avseende på buller vid upphandling av busstrafik.

Trafikförvaltningen prioriterar bullerskyddsåtgärder nära källan för att få ett kostnadseffektivt resultat som påverkar fler människor positivt. Störst möjlighet att påverka buller vid källan är i samband med nyinköp av fordon och fartyg, byggande av ny infrastruktur eller vid planering av ny trafik. Vid beslut i dessa frågor ska buller och vibrationer vara en given del i beslutsunderlaget för att minimera risken för oväntade kostnader i ett senare skede.

När det gäller befintlig fordonspark och befintlig infrastruktur arbetar Trafikförvaltningen med bullerskyddsåtgärder utmed infrastrukturen i form av traditionella skärmar eller spårnära skärmar. Ibland används dessa tillsammans med lokala åtgärder (fasadåtgärder och lokala skärmar). Åtgärder vid källan, som till exempel hjuldämpare på fordon eller rällivdämpare, kan i vissa fall vara möjliga och tillräckliga för att nå önskad målnivå.

Underhållsarbeten i spåranslagningar nattetid utförs endast då de inte är möjliga eller rimliga att genomföra dagtid.

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5. Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.

Vad avses med principen?

Hela transportsektorn, och därmed också Trafikförvaltningen, står inför utmaningen att minska beroendet av fossil olja och bryta den uppåtgående trenden av ökade växthusgasutsläpp. Oljan är en begränsad resurs och ett underskott av diesel är att vänta, med ökade världsmarknadspriser till följd. Ökade växthusgasutsläpp förväntas resultera i stora förändringar för klimatet, som exempelvis torka, perioder med extrem nederbörd, stigande havsnivåer m.m.

Principen omfattar den energi som förbrukas i form av el till spårtrafik och uppvärmning av lokaler samt bränsle till övrig kollektivtrafik. Det är viktigt att inte förbruka mer energi än nödvändigt. Den energi som används ska komma från förnybara källor så att klimatpåverkan från Trafikförvaltningens verksamheter minimeras.

Varför denna princip?

Stockholms läns landsting har varit en föregångare inom kollektivtrafikbranschen när det gäller att fasa ut fossil energi till förmån för förnybar. Det har bedrivits ett mångårigt arbete med att till exempel konvertera bussflottan till att gå på förnybara bränslen som etanol och biogas. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och Landstingets miljöpolitiska program innehåller båda mål om en växande andel förnybar energi för Trafikförvaltningens verksamhet. SL beslutade redan år 2006 om målet att helt ha fasat ut fossila bränslen i kollektivtrafiken senast år 2025.

Förutom att den energi som används ska vara av förnybart ursprung är det av stor vikt att framställningen av energislaget i sig har så liten negativ effekt ur hållbarhetssynpunkt som möjligt. Trafikförvaltningen prioriterar därför så långt möjligt användningen av energiformer som har sitt ursprung i avfall, till exempel biogas från avloppsreningsverk.

Hur ska principen realiseras?

Trafikförvaltningen ska även fortsättningsvis upphandla förnybar el från förnybara källor som exempelvis sol, vind, vatten eller biomassa. För uppvärmning av lokaler som ägs av Trafikförvaltningen genom dess

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

varumärken ska värme användas som producerats från förnybara källor. Fossil diesel och bensin ska fasas ut och ersättas med förnybara alternativ överallt där så är möjligt. Trafikförvaltningen prioriterar så långt det är möjligt användningen av energiformer som har sitt ursprung i avfall, till exempel biogas från rötningsprocessen i avloppsreningsverk.

Trafikförvaltningen ska utveckla och följa upp krav på leverantörerna att använda förnybar energi. Vilket eller vilka bränslen som lämpar sig att använda för kollektivtrafiken kan variera mellan olika trafikområden utifrån dess olika lokala förutsättningar. Trafikförvaltningen ska möjliggöra för leverantörerna att välja den bästa lösningen utifrån givna förutsättningar inom de aktuella trafikområdena.

6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.

Vad avses med principen?

Kollektivtrafiken använder stora mängder energi inom sin verksamhet, vilket medför stor miljöpåverkan och stora kostnader. Möjligheten att åstadkomma förändringar och förbättringar är störst vid all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Nya men beprövade tekniska lösningar kan då föreslås redan i förstudiefasen för att möjliggöra en minskad och mer effektiv energianvändning under driftskedet.

Varför denna princip?

Världens energibehov ökar i takt med att allt fler länder utvecklar sina samhällen och näringsliv. I Europa syns en alltmer integrerad energimarknad, i synnerhet på el-sidan. Med stor sannolikhet kommer de globala och regionala skeendena att långsiktigt leda till ökande energipriser. För att framgångsrikt och uthålligt minska klimatpåverkan från Trafikförvaltningens verksamhet krävs att användningen av energi görs så effektiv som möjligt. Genom att effektivisera resor och fordon räcker den förnybara energin längre. En minskad energiförbrukning innebär också minskad kostnad. För att vidtagna åtgärder att minska energiförbrukningen ska ge så stor ekonomisk besparing som möjligt bör åtgärderna vidtas vid Trafikförvaltningens ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Det finns därför goda såväl ekonomiska som miljömässiga skäl för Trafikförvaltningen att arbeta med energieffektiviseringar.

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04Diarienummer
SL-2013-00546Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och Landstingets miljöpolitiska program omfattar båda krav på energieffektivisering i verksamheten. Trafikförvaltningen har därav ambitiösa mål avseende minskning av energiförbrukning att ta hänsyn till. Olika ambitioner och mål är dock stundtals motstridiga då effektiviseringar riskerar att ätas upp av ett ständigt ökat energibehov. Utmaningarna ligger också i att bedöma energibesparingspotentialen över en åtgärds hela livscykel.

Lagen om miljökrav vid upphandling av fordon och vissa kollektivtrafiktjänster medför ett obligatorium för Trafikförvaltningen att ställa krav på fordonens energiförbrukning vid upphandlingar.

Hur ska principen realiseras?

Genom samverkan och i dialog med andra aktörer samt genom kravställning gentemot Trafikförvaltningens leverantörer kan denna princip realiseras på ett framgångsrikt och kostnadseffektivt sätt. Kraven på Trafikförvaltningens leverantörer omfattar en kombination av specifika krav och ekonomiska incitament att spara energi.

Viktigt är att beakta kostnader och energibesparingspotentialen för olika åtgärder i ett livscykelperspektiv. Investeringskostnaderna för energieffektiviseringsåtgärder kan initialt vara höga, men besparingspotentialen över livscykeln kan många gånger vara mycket stor.

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer för energieffektivitet konkretiseras vilka aktiviteter som krävs för att nå Trafikförvaltningens mål.

7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.

Vad avses med principen?

Trafikförvaltningen upphandlar årligen varor och tjänster för stora belopp. Genom att ställa krav avseende socialt ansvar bidrar förvaltningen till att grundläggande mänskliga rättigheter och att arbetsvillkor uppfylls i produktionen av dessa varor och tjänster. Socialt ansvarstagande kan handla om exempelvis: I) att tvångs- eller barnarbete inte får ske; II) icke-diskriminering; III) arbete mot korruption; IV) rimliga löner och arbetstider; V) förenings- och organisationsfrihet samt VI) hälsa och säkerhet.

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Principen syftar till att Trafikförvaltningen ska beakta socialt ansvarstagande i alla steg i förvaltningens arbete, det vill säga i såväl tidiga skeden vid förstudier som vid uppföljning av ställda krav på leverans. Ett flertal internationella konventioner och avtal behandlar socialt ansvarstagande. Trafikförvaltningens arbete med socialt ansvarstagande ska ske i enlighet med dessa konventioner.

Varför denna princip?

Det faktum att Trafikförvaltningen har ett myndighetsansvar och en verksamhet som är delvis skattefinansierad ställer särskilda krav på ett ansvarsfullt agerande. Då kollektivtrafiken utförs av Trafikförvaltningens leverantörer är avtalade affärsvillkor ett avgörande verktyg för att åstadkomma ett gott socialt ansvarstagande i leverantörsledet.

SL signerade år 2009 FN:s värdedokument Global Compact, vilket syftar till att företag och organisationer ska ta socialt och miljömässigt ansvar för att nå en hållbar utveckling. Global Compact innefattar principer gällande mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruption. Trafikförvaltningen ska även följa FN:s barnkonvention samt rapportera till Landstingsstyrelsens förvaltning gällande Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Arbetet med socialt ansvar bidrar också till Stockholms läns landstings folkhälsomål. Trafikförvaltningen samarbetar även med andra regioner och landsting i sociala ansvarsfrågor.

Redan i dag tillämpar Trafikförvaltningen FN:s Global Compact och barnkonventionen genom att ställa krav i affärsprocessen. Uppföljning av ställda krav är föremål för utvecklingsarbete. Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning hanteras genom Trafikförvaltningens tillgänglighets- och personalarbete.

Hur ska principen realiseras?

Grundläggande är att Trafikförvaltningen har kännedom om var de största riskerna finns vad gäller socialt ansvarstagande sett till produkt, upphandlingsvolym, riskkländer och rådighet. Därmed kan Trafikförvaltningen också avgränsa hur långt det sociala ansvaret rimligen sträcker sig och hur förvaltningens kravställning kan bli mer tydlig.

Tydliga avtalskrav angående arbetsmiljö, mänskliga rättigheter och antikorruption motverkar risken för oetiska och klandervärda arbetsmetoder i leverantörsleden. Genom att insistera på och upprätthålla Global Compact-principerna minskar Trafikförvaltningen risken för lagöverträdelse samt ett

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

urholkat förtroende för Trafikförvaltningens varumärken. Uppföljning av ställda krav om socialt ansvarstagande är viktigt för att säkerställa efterlevnad, upprätthålla seriositeten i kravställandet samt att motverka osund konkurrens.

Förbättrade former för uppföljning inom socialt ansvar förutsätter en klar ansvars- och resursfördelning internt inom Trafikförvaltningen. Förutsättningarna för att kunna genomföra en relevant uppföljning säkerställs också genom att kraven bearbetas redan i tidiga skeden av planeringsprocessen. För att underlätta uppföljningen och få mer tyngd i kravställningen bör Trafikförvaltningen ansluta sig till befintliga och framtida samarbeten.

Kunskap är en annan viktig framgångsfaktor för att dels lyfta frågans status, dels åstadkomma förbättrade arbetsrutiner. Kunskapshöjning kan ske exempelvis genom utbildningar såväl internt som för Trafikförvaltningens leverantörer. Trafikförvaltningen ska föregå med gott exempel genom att arbeta för jämlikhet och goda arbetsförhållanden internt samt verka för detsamma hos samtliga leverantörer.

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer konkretiseras Trafikförvaltningens åtgärder för att uppnå målsättningar och krav avseende socialt ansvar.

8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Vad avses med principen?

Begreppet *jämlikhet* innebär att alla människor ska ha lika rättigheter och möjligheter oavsett exempelvis etnicitet, tro, sexuell läggning, åsikt eller funktionsnedsättning. *Jämställdhet* utgör ett delmängd av begreppet jämlikhet och handlar specifikt om jämlikhet mellan kvinnor och män.

Genom att beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken kan Trafikförvaltningen bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen. Principen har en bred ansats och omfattar stora delar av Trafikförvaltningens arbete med jämlikhet, jämställdhet, barnperspektiv, tillgänglighet, folkhälsa och trygghet.

Varför denna princip?

Alla verksamheter inom Stockholms läns landsting ansvarar för att länets invånare behandlas likvärdigt, att ingen diskrimineras och att de gemensamma

Strategisk utveckling

STRATEGI FÖR HÅLLBAR
UTVECKLING
2013-03-04

Diarienummer
SL-2013-00546

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

resurserna fördelas på ett rättvist och jämställt sätt. Alla invånare ska ha samma möjlighet att få tillgång till och ta del av den vård, trafik och service som Landstinget ger.

Landstingets jämlikhets- och jämställdhetsarbete utgår ifrån ett antal styrdokument och överenskommelser med andra aktörer, bland annat en regional jämställdhetsstrategi och den europeiska jämställdhetsdeklarationen. Den regionala jämställdhetsstrategin tar sin utgångspunkt i att jämställdhet kan bidra till regional utveckling och tillväxt, exempelvis genom en breddad arbetsmarknad för män och kvinnor.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger övergripande mål om en tillgänglig och sammanhållen region och att denna uppnås genom delmålet ”resor för alla”. Kollektivtrafiken ska därmed bidra till uppfyllelsen av samhällsövergripande mål om jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Hur ska principen realiseras?

Grundläggande för att kunna realisera principen är ökad kunskap gällande kollektivtrafikens påverkan på olika grupper och samhällsmål i stort.

Ytterligare en förutsättning är att etablera och förankra ett systematiskt arbetssätt i Trafikförvaltningens verksamhet. Ett systematiskt arbetssätt kan åstadkommas bland annat genom att upprätta kontrollpunkter och hänvisningar i Trafikförvaltningens projektstyrning, exempelvis i mallar. Detta för att säkerställa att projekten redan i tidiga skeden identifierar vilka aspekter som är relevanta att belysa i det specifika sammanhanget, vilket kunskapsunderlag som behövs samt vilka konsekvenser som kan tänkas uppstå för olika grupper. Riktlinjer behöver tas fram som stöd för projekten, exempelvis rörande jämställdhet och trygghet.

Trafikförvaltningen ska verka för en jämställd och jämlik representation i arbetsgrupper, styrgrupper och i samråd.

Vidare är det viktigt att anlägga ett vardagslivsperspektiv i planeringen av kollektivtrafiken, det vill säga en helhetssyn på resan där alla byten med mera ska fungera. Ett ”hela resan”-perspektiv utgår från att resenärerna behöver kunna kombinera olika trafikslag för att ta sig från dörr till dörr samt kunna nå viktiga målpunkter på ett effektivt och enkelt sätt. Detta ska belysas i tidiga planeringsskeden såsom utredningar, åtgärdsvalsstudier och dylikt.