

Hållbarhets- redovisning 2025



SPÅRVÄGS-
MUSEET



W
WÄRMDÖBOLAGET

Diarienummer: TN 2026-0086





Om redovisningen – en del av Global Compact

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

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

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

Sedan maj 2009 är AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact vilket innebär ett åtagande om att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrruption. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och att integrera dem i den dagliga verksamheten. Principerna i Global Compact utgör en del i inriktningen av verksamhetens hållbarhetsarbete.

För frågor avseende hållbarhetsrapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

Läs mer om trafikförvaltningen på www.regionstockholm.se

Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se



Innehållsförteckning

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



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



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



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



Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret

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

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

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

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

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

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

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

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

1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion

1.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägs museet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Sedan 2020 ingår verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms Lokaltrafik koncernen (AB SL-koncernen). Förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppdraget att bygga ut tunnelbanenätet genom att förlänga befintlig anläggning med 18 nya stationer och 3 mil spår. Waxholmsbolaget bedriver kollektivtrafik på vatten och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägs museet rymmer kollektivtrafikens historia.

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

Våra varumärken



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken.

1.2 Kärnuppdrag

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

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

1.3 Vision och värderingar

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

1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Region Stockholm. Regionfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Region Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram¹ fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Kollektivtrafiken och dess byggtreprenader utförs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via regionsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Hållbarhetskrav ställs vid upphandling av trafikutövare och leverantörer vars avtal kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i avsnitt 2.3.2.

1.5 Samverkan med intressenter

Samverkan med olika aktörer i länet är avgörande för att Region Stockholm och trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen inom hållbarhet. I trafikförvaltningens uppdrag ingår bland annat att samverka med kommuner samt funktionshinders- och pensionärsorganisationerna. Beskrivning av samverkan med intressenter har tagits fram tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana och återfinns i sin helhet i Bilaga 2. Där finns information om förväntningar och fokusfrågor för varje intressent och hur trafikförvaltningen hanterar och bemöter dessa. Nedan listas de intressentgrupper som trafikförvaltningen samverkar med:

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

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

2 Hållbar kollektivtrafik nu och alltid

2.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling (Figur 2). För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik.



Figur 2. Trafikförvaltningens hållbarhetsmodell.

2.1.1 Ekologisk hållbarhet

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

2.1.2 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet och bidra till en hållbar utveckling. Den sociala hållbarheten delas på följande sidor upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Trafikförvaltningens arbete inom social hållbarhet utgår från mål i trafikförsörjningsprogrammet och i den regionala

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

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

2.1.3 *Ekonomisk hållbarhet*

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

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

2.2 **Mål och styrande dokument inom hållbarhet**

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

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

2.2.1 *Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen*

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) uttrycker Region Stockholms samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer och för samverkan inom Stockholms län och med länen i östra Mellansverige. Planen är giltig till år 2026 och är även antagen som regional utvecklingsstrategi. Övergripande mål i RUFSS 2050:

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

2.2.2 *Trafikförsörjningsprogram*

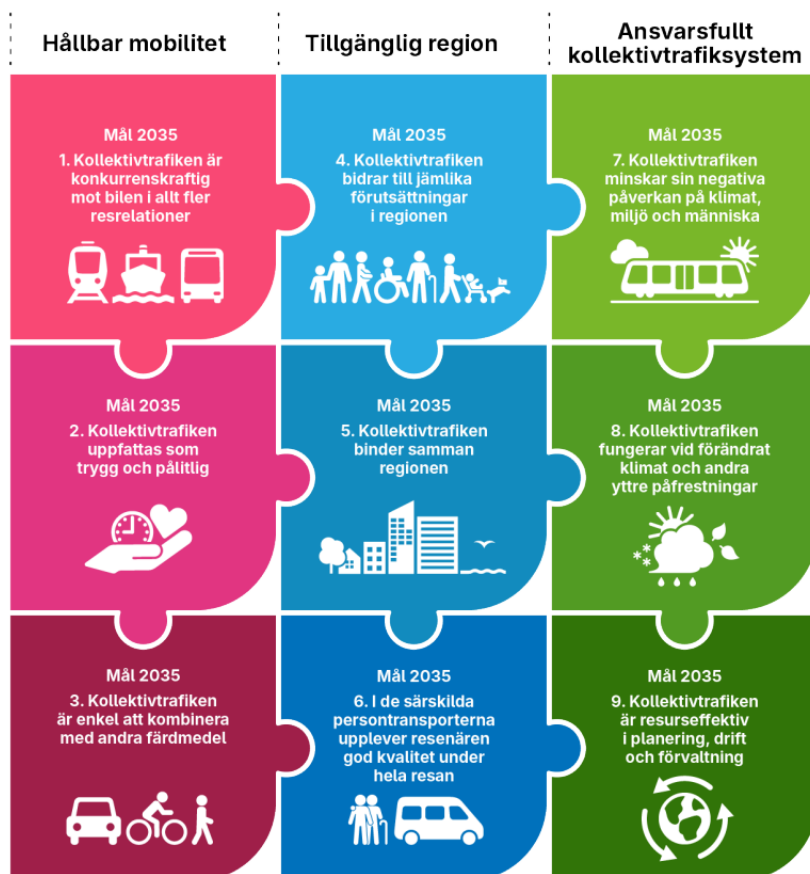
Genom trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Stockholm långsiktiga mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningen mot 2035 höjer ambitionerna bland

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

³ Handbok för Åtgärdsvalsprocessen TN-S-2241923.

⁴ Riktlinjer Investeringar RS 2021-0286.

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



Figur 3. Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050

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

2.2.4 Hållbarhetspolicy

Region Stockholms hållbarhetspolicy⁶ anger styrande principer och viljeinriktning för hållbarhetsarbetet i Region Stockholm på lång sikt. Principerna är utformade utifrån ett helhetsperspektiv där social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet integreras med varandra. Genom att arbeta i enlighet med policyn bidrar Region Stockholm till en hållbar utveckling.

⁵ [Kollektivtrafikplan 2050](#).

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

2.2.5 Hållbarhetsstrategi

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

2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarhet ska genomsyra allt arbete inom trafikförvaltningen. Ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser beskrivs inför infrastrukturinvesteringar och i beslutsunderlag.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen från ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar av verksamheten. Därför är en dokumenterad riskbedömning på samma sätt som konsekvensbedömningar en obligatorisk del av utredningar, projekt och beslutsunderlag.

2.3 Upphandling och uppföljning

2.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners gemensamma uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till förvaltningen ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

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

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

⁷ Hållbarhetsstrategi 2022–2027 RS 2020-0779.

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

⁹ Organisation for Economic Co-operation and Development.



2.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer och i första hand underhålls- och trafikentreprenörer säkerställs under hela avtalstiden att trafikförvaltningen får de beställda leveranserna. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar. Avtalskraven följs upp genom rapporter från trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner.

3 Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

Kapitlet har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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



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



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



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



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



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



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

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för den sociala hållbarheten och samhället. Dels genom uppdraget att transportera människor från punkt a till punkt b, dels genom sin strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

3.1 Så styrs arbetet

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

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

¹⁰ Riktlinjer Social hållbarhet SL-S-476710.

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

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

3.2 Mål och indikatorer

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

Tabell 1. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet.

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

* Läs mer om trygghetsmätningar i avsnitt 3.4.3.

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

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

3.3 Risker inom social hållbarhet

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

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

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

3.4 Trygghet

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

Faktaruta – definition för trygghet

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

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

3.4.1 Samordnat trygghetsarbete

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

3.4.2 Ökad samverkan som leder till ökad trygghet

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

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

Samverkansöverenskommelse mellan Regionen och Polisen

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

Prioriterade områden

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



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

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

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

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

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

3.4.3 Trygghetsevent i stationsmiljö

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



Figur 5. Exempel på trygghetsevent i stationsmiljö under 2025.

3.4.4 Trygghetsmätningar

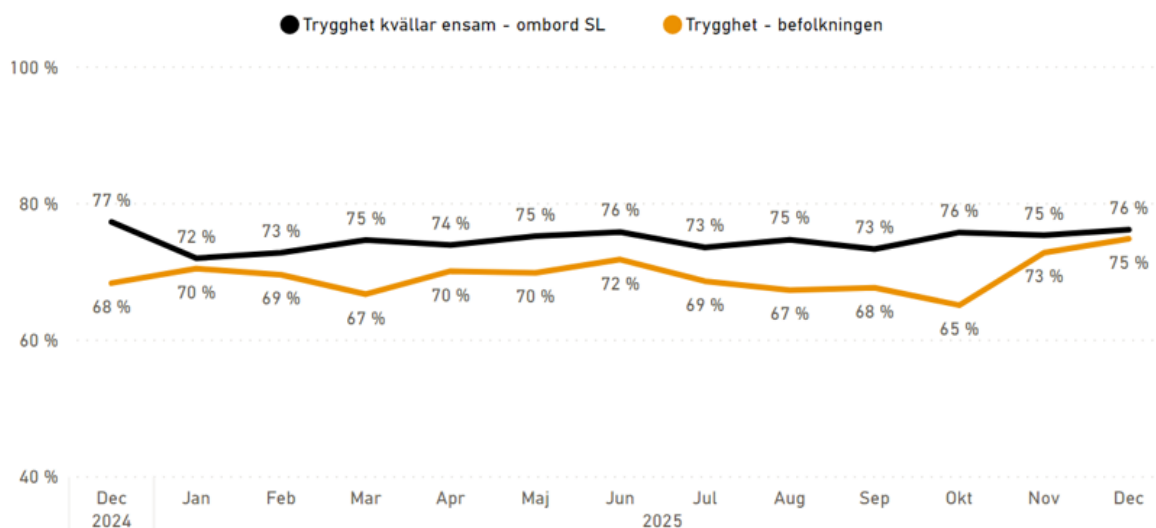
Den upplevda tryggheten följs upp kontinuerligt med trafikförvaltningens ombord undersökning Upplevd kvalitet och den branschgemensamma undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen Upplevd kvalitet genomförs ombord på alla fordon och fartyg. Kollektivtrafikbarometern genomförs med en mixad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

I Upplevd kvalitet följs indikatorn "Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik" upp med frågan "När jag reser ensam med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg". Indikatorn är kopplad till trafikförvaltningens övergripande mål om andel trygga resenärer. I Kollektivtrafikbarometern ställs frågan "Det känns tryggt att resa med SL".

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

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

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



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

3.4.5 SL:s Trygghetscentral

Faktaruta

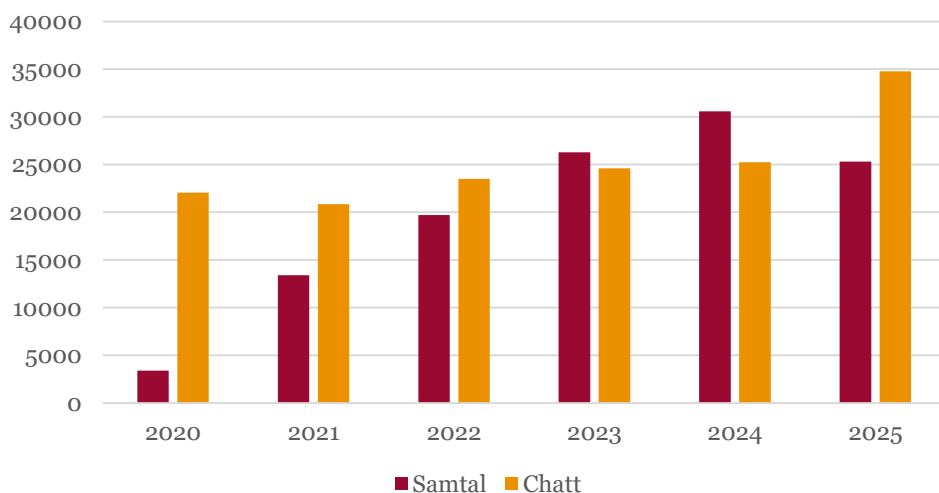
SL:s trygghetscentral, trygghetsnummer och chattfunktion

- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen och på sl.se
- Bemannad dygnet runt
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Alla trygghetsresurser får utbildning avseende lagar, etik och moral, social hållbarhet, suicidprevention, avtalskunskap samt att jobba i publika miljöer. Därtill genomförs löpande utbildning om tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken (tillgänglighetsutbildning) samt kunskapskompletterande utbildningar såsom polisens utbildningar om pågående dödligt våld (PDV) samt anpassad arenautbildning riktad för arbete i kollektivtrafikmiljö.

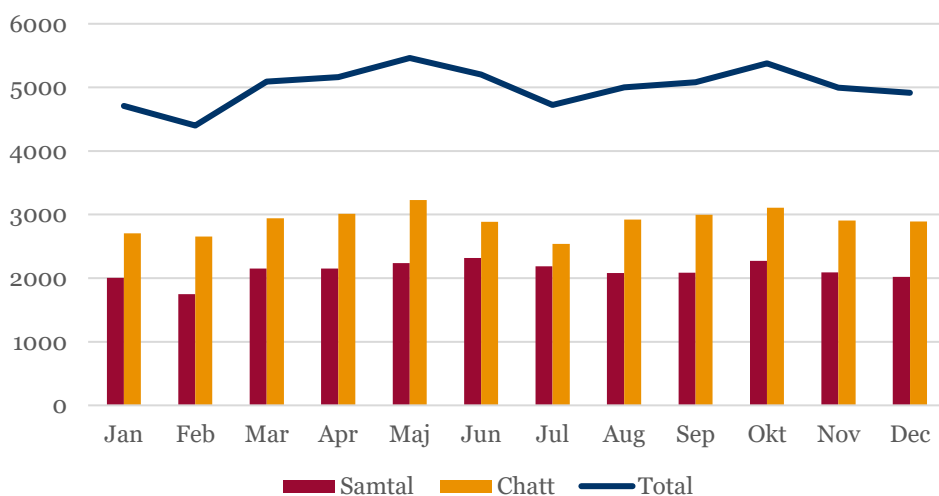
3.4.6 Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt

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

Trafikförvaltningen genomför löpande olika trygghetskampanjer i kollektivtrafiken samt via olika sociala plattformar. Målet är att öka medvetenheten genom att ge kunskap om hur och när resenärer kan kontakta trygghetscentralen via telefon eller chatt för att få stöd och hjälp vid uppkomna situationer som påverkar tryggheten. Se Figur 7 och Figur 8 nedan för antal inkomna samtal och chattärenden. Tidigare år har vartenda samtal som ringts/chatt som startats av resenär redovisats oavsett om de tagits emot av trygghetsoperatör eller ej. Nu redovisas i stället antal resenärskontakter som lett till åtgärd av trygghetscentralen.



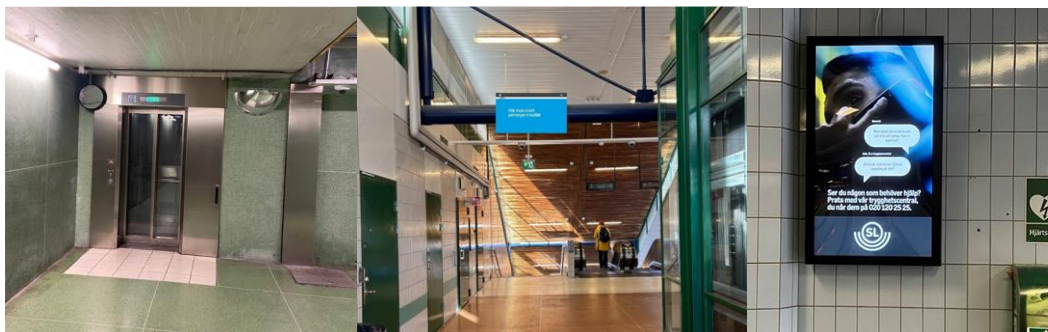
Figur 7. Antal resenärskontakter via telefon och chatt till Trygghetscentralen 2020–2025.



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

3.4.7 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

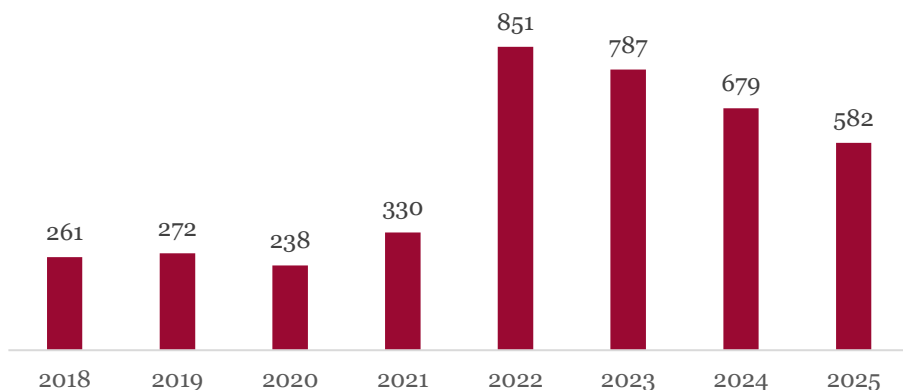
Under 2025 har trafikförvaltningen haft fokus på projektet att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken med pilotförsök på olika trygghetslösningar/åtgärder på utvalda stationer. Inför implementeringsfasen har trafikförvaltningen ansökt och fått beslut om innovationsmedel från Region Stockholm. Pilotprojektet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



Figur 9. Bilder på föreslagna åtgärder i stationsmiljö.

3.4.8 Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder

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



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

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

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

3.4.9 Suicidprevention i kollektivtrafiken

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

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

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

3.5 Tillgänglighet

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

3.5.1 Mål för tillgänglighet

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

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

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

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

3.5.2 Utfall 2025, tillgänglighet

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

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

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

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

3.5.3 *Utbildning i tillgänglighet*

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

3.5.4 *Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken*

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

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

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

3.6 **Socialt ansvar**

3.6.1 *Utbildning inom social hållbarhet*

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

3.6.2 *Hållbara leveranskedjor*

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

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

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

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

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

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

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

3.6.3 Nya riktlinjer för social hållbarhet i upphandling

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

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

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

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

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

3.6.4 *Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken*

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

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

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

3.6.5 *Barnrättsveckan*

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

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

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

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

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



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

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

4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

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

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel är:

- **Princip 3:** Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.
- **Princip 6:** Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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



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



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



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.

4.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för både medarbetare och leverantörer. Jämställdhets- och mångfaldsfrågorna finns sedan länge med på agendan och utgår från Region Stockholms medarbetarpolicy, som tillika är arbetsmiljöpolicy. Trafikförvaltningen följer också Region Stockholms policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

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

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



Tabell 3. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2023 – 2025.

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

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

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

4.2 Mål och indikatorer

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

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

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

4.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen som identifierats inom personalområdet är att trafikförvaltningen inte ska klara av att kompetensförsörja i den utsträckning verksamhetens förändrade uppdrag ställer krav på. Den snabba förändringstakten i verksamheten ställer nya krav både på kompetens och arbetssätt. Förändringstakten innebär en ökad belastning på organisationen vilket ökar risken för brister i den organisatoriska och sociala arbetsmiljön, som har påverkan på medarbetarnas motivation och hälsa. Detta ställer nya krav på ledarskapet. En ytterligare

orsak är den allt högre konkurrensen om den kritiska kompetensen som ofta är nischade specialistroller. Om trafikförvaltningen inte lyckas riskerar det att ge negativa konsekvenser för såväl leverans som för arbetsgivarvarumärket.

4.4 Genomförda aktiviteter 2025

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

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

4.4.2 *Kompetensförsörjning*

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

4.4.3 *Lärande kultur, handlingsbara värderingar och kompetensutveckling*

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

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

4.4.4 *Omställningsfonden*

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

4.4.5 *Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan*

Under året har en kampanj genomförts med temat "Kollektivtrafiken: så funkar det". Syftet med arbetet är att bygga kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare och väcka intresse för arbetsplatsen externt, men också att skapa stolthet internt. Detta har resulterat i en markant ökning avseende kännedom, interaktioner med trafikförvaltningens material, ansökningar samt anställningar jämfört med samma period föregående år.

4.4.6 *Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt*

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

4.4.7 *Studenter och unga talanger*

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

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

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

4.4.9 *Systematiskt arbetsmiljöarbete*

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

¹³ Lärande i arbete.

¹⁴ Organisatorisk och social arbetsmiljö.

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

4.4.10 *Avvikelsehanteringssystem arbetsmiljö och miljö*

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

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

4.4.11 *Hälsofrämjande arbete – i samverkan*

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

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

4.4.12 *Mångfald på arbetsplatsen*

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

¹⁵ Informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁶ Byggbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁷ Transportbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

5 Fortsatt framåt med minskad klimatpåverkan och mindre buller

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- **Princip 7:** Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- **Princip 8:** Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- **Princip 9:** Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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



Mål 5. Jämställdhet.



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



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



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



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



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



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



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



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



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

Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt så ofta som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen. Förvaltningen arbetar också aktivt för en minskad negativ miljöpåverkan från egna verksamheten på många sätt.

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

Mål och verktyg har tagits fram för det systematiska energiledningsarbete som behöver genomföras inom alla trafikslag och dess fordon, infrastruktur, depåer samt pendeltåg- och tunnelbanestationer. Därtill har förutsättningarna avseende energiledningsarbetet stärkts, till

exempel genom tydliggörande av krav i trafik- och driftavtal. Effektivitet, träffsäkerhet, transparens och erfarenheter sprids med datadrivna metoder och verktyg. Dessutom innebär energisparåtgärder minskad förslitning på förvaltningens anläggningar.

Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. Arbetet med att fortsätta minska lokala luftemissioner fortsätter med det storskaliga införandet av elbussar, vilka kommer att bidra ytterligare till förbättrad hälsa i tätbebyggd miljö. Därtill är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

5.1 Så styrs miljöarbetet

Trafikförvaltningen har ett systematiskt sätt att styra, organisera och arbeta med miljö med syftet att minska negativ miljöpåverkan och öka positiv miljöpåverkan. Trafikförvaltningen har ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem och följer utvecklingen av ISO 14001:2026. Därmed kommer miljöledningssystemet att anpassas för att säkerställa fortsatt relevans, regelefterlevnad och ett stärkt arbete med miljö i linje med de nya kraven inom fastställd övergångsperiod.

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

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

I följande avsnitt beskrivs aktiviteter och resultat för år 2025.

5.2 Ökat kollektivt resande

5.2.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

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

¹⁸ Läsaren hänvisas till kap. 5.3.1.

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

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss är ett annat exempel på hur trafikförvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Utredningar och åtgärdsförslag tas fram gemensamt med länets kommuner och Trafikverket.

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

5.2.2 Trafikanalyser för ökat kollektivt resande

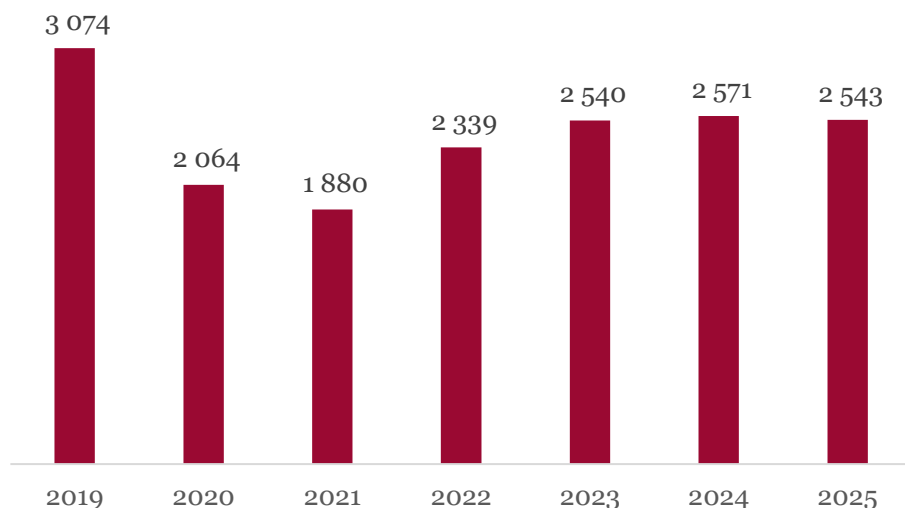
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är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

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet.

Under år 2025 har resandet i länet stabiliserats på 83 procent jämfört med 2019. Den som har möjlighet att jobba hemifrån gör det två dagar per vecka. Distansarbete och nya beteenden efter pandemin bidrar till minskat resande med kollektivtrafik. Betydligt färre reser med SL dagligen jämfört med 2019. En del resor som tidigare skedde med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller genomförs inte alls.

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

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



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

5.2.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

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

Tabell 6. Mål och utfall för nöjdhetsindikatorer i kollektivtrafiken 2025

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

5.3 Minska klimatpåverkan

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

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

Klimatmål:

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035¹⁹.

Indikatorer:

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

Mål 2025:

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

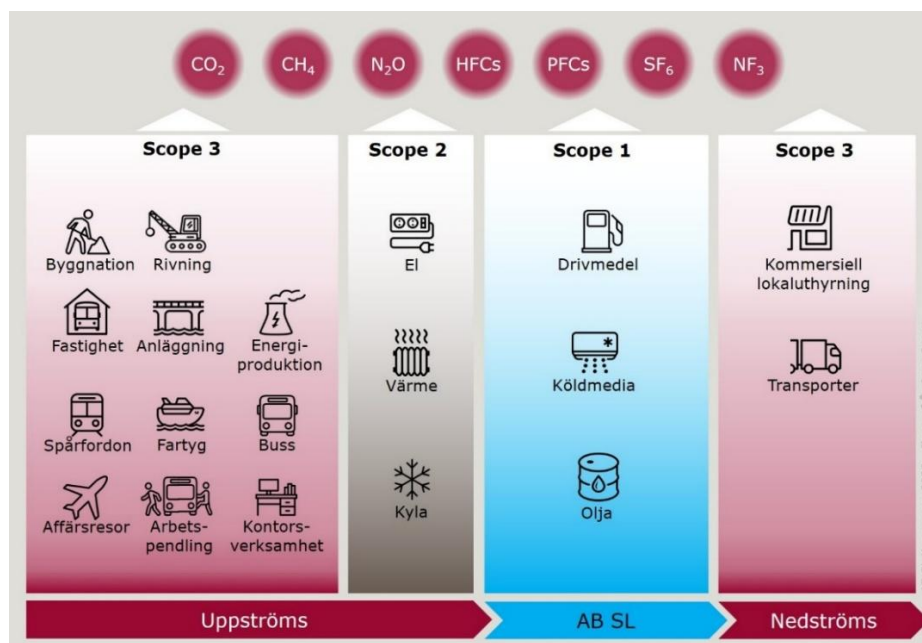
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
19 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

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

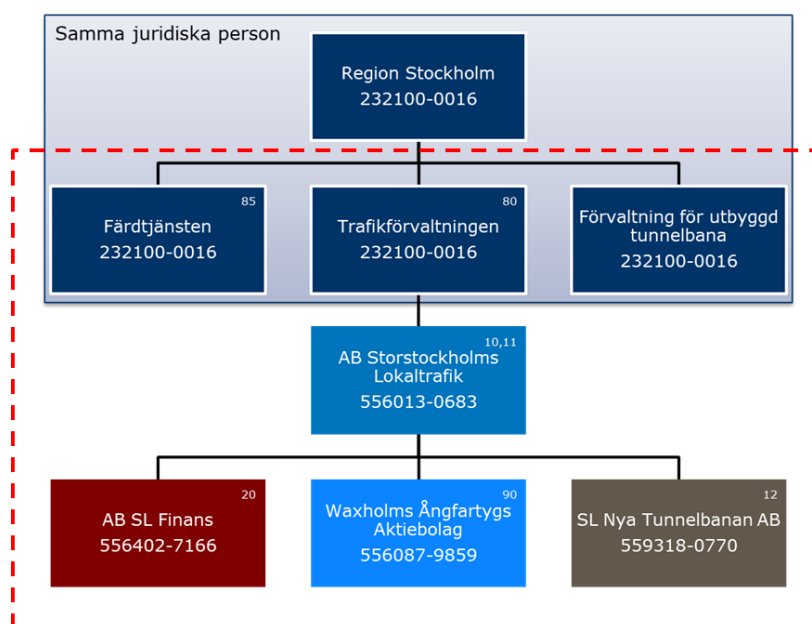
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
Utfallet visar en 22 procents ökning jämfört med 2019. Ny basårsmätning inom Region Stockholm genomförs under år 2026. I Figur 12 ses en schematisk illustration av AB SL-koncernens och färdtjänstens klimatpåverkan inom Scope 1,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

¹⁹ Budget 2025 för Region Stockholm RS 2024–0217.



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

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



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

²⁰ [Greenhouse Gas Protocol](#).



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

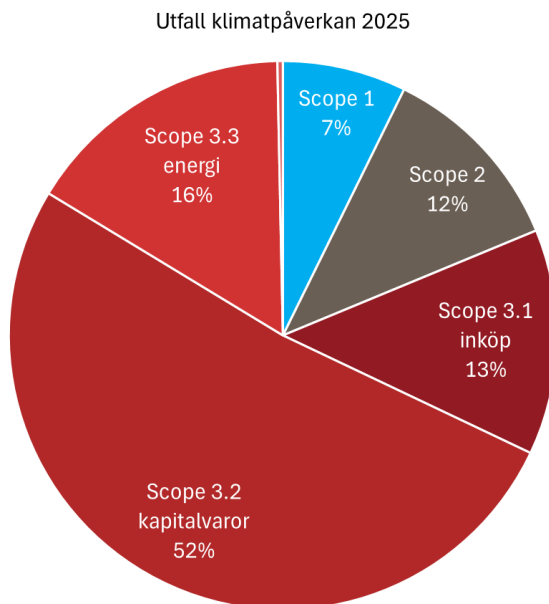
Resultatet presenteras i Tabell 7 och Figur 14. För mer detaljerat diagram, mer information, inklusive ingående data per kategori, beräkningsmetoder och tillhörande antaganden, hänvisas till Bilaga 1 och interna underlag.

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

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

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

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



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

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

Störst förändringar för året inom Scope 1 utgörs av:

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

Störst förändringar inom Scope 2 utgörs av:

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

Störst förändringar inom Scope 3 utgörs av:

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

²³ Hydrerad vegetabilisk olja.

²⁴ Rapsmetylester.

²⁵ Uppgifter avseende köldmedieläckage från tunnelbanefordon fattas.

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

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

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

5.3.1 Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

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

Indikator:

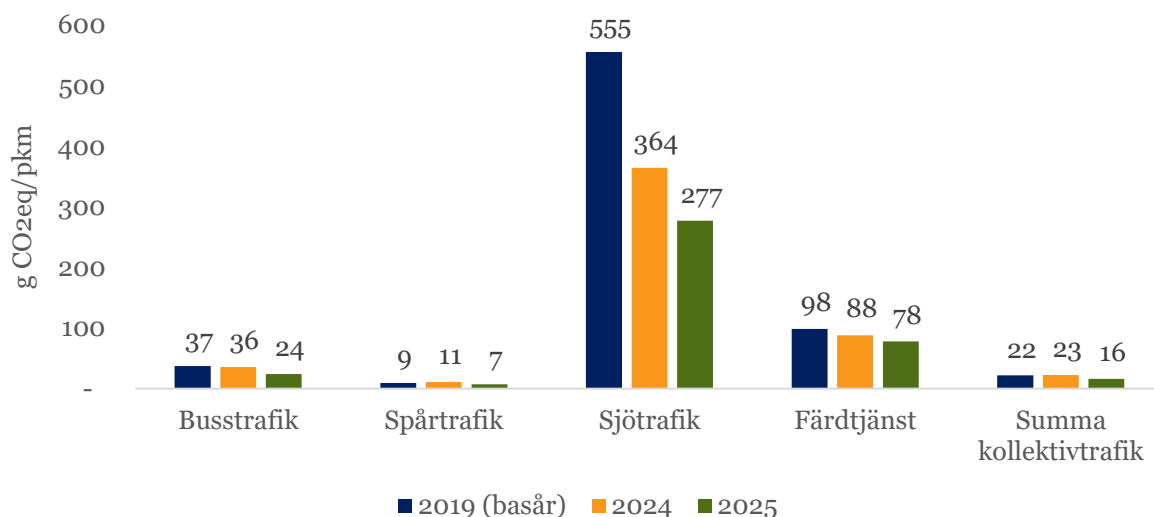
Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik har till år 2035 minskat med 75 procent jämfört med år 2019²⁷ (gCO₂/person-km).

Mål 2025:

20 g CO₂-e/pkm.

Utfall 2025:

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



Figur 15. Beräknad klimatpåverkan per personkilometer för kollektivtrafiken uppdelat per trafikslag och i jämförelse med föregående år samt basåret (g CO₂-e/pkm). Utsläppen för kollektivtrafiken omfattar växthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, och Scope 3 kategori 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Några goda exempel på insatser som genomförts under året är:

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

5.4 Energianvändning

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

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

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

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

5.4.1 Energieffektivisering i trafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

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

Indikator om energieffektivisering:

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

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

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

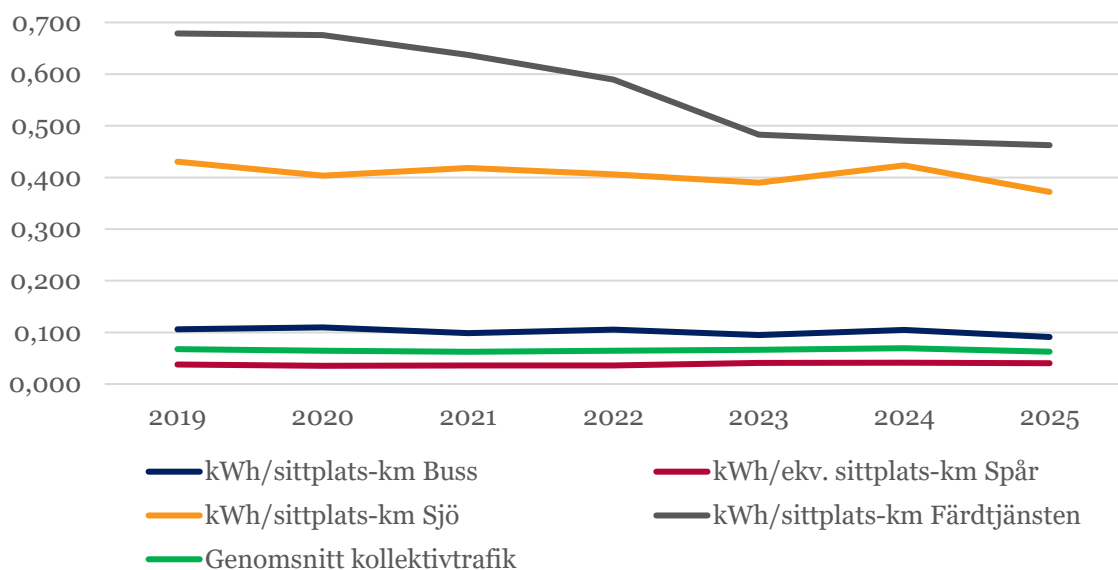
³² Sittplatskilometer är ett mått på hur som beskriver den totala kapaciteten för sittplatser över en viss sträcka, och räknas ut genom att multiplicera antalet kilometer ett fordon kör med dess totala antal sittplatser. Det är viktigt att komma ihåg att stående resenärer inte räknas in, vilket kan göra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

Mål 2025:

12 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

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



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

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

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



Busstrafikens energianvändning har minskat med 14 procent jämfört med 2024 (19 procent minskning jämfört med 2019) och uppgick till 528 GWh, främst tack vare fortsatta elektrifieringen av bussflottan, ersättningen av äldre mindre energieffektiva bussar samt åtgärder enligt handlingsplan för grön omställning. Energieffektiviteten förbättrades med 14 procent jämfört med 2024 från 0,105 till 0,09 kilowatttimmar per sittplatskilometer, vilket motsvarar en ökning av energieffektiviteten med 15 procent jämfört med 2019.

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

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

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

5.4.2 *Energieffektivisering i fastigheter*

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

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

Indikator om energieffektivisering:

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

Mål 2025:

8 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

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

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

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

5.4.3 *Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken*

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

Region Stockholm ska – enligt budget 2025 - ställa krav på förnybara drivmedel inom sjötrafiken med låga eller inga klimatpåverkande utsläpp, samt ökad energieffektivitet i alla kommande pendelbåts- och skärgårdsupphandlingar för att nå målsättningen om en förnybar

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

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

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

5.4.4 Elektrifiering

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

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

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

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

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

5.5 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Förutom att bidra till nationellt miljömål om god bebyggd miljö, i ett alltmer tätbebyggt samhälle, har bullerreduktionsarbetet koppling till folkhälsan. En god akustisk miljö i fordonen bidrar till en förbättrad resenärskomfort, detta stärker kollektivtrafikens attraktivitet vilket vidare kan bidra till att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

5.5.1 Systematiskt arbete för bullerreduktion

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

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

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

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

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

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

5.5.2 Bullerskyddsåtgärder

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

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

Indikator:

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

Mål 2025:

56 procent av banor med genomförda bullerskyddsåtgärder.

Utfall 2025:

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

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

5.6 Klimatanpassning och klimatrisker

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

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

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

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

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

³⁴ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

³⁵ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, mål 8.

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



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

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

Extern kommundialog för samverkan förs löpande om klimatanpassningsåtgärder.

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

6 Vi säger alltid nej till korruption

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

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

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



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

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

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

6.1 Så styrs arbetet

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

6.1.1 Region Stockholms riktlinje

Region Stockholm har riktlinjer för antikorruption och representation. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när medarbetare erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som de har kontakt med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna gäller alla som arbetar i Region Stockholm, det vill säga förtroendevalda, anställda samt inhyrd personal och andra uppdragstagare som kan jämföras med anställda i Region Stockholms nämnder, bolag samt stiftelser där Regionen är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen. Inom Region Stockholm finns en central visselblåstjänst. Den är avsedd för allvarliga oegentligheter/missförhållanden exempelvis lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.



6.1.2 *Internt styrdokument*

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot oegentligheter utöver ovan är bestämmelsen Trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott. Syftet är att definiera trafikförvaltningens gemensamma ramverk, främja en god kultur samt därmed motverka risken för oegentligheter och välfärdsbrott inom trafikförvaltningen.

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

6.1.3 *Upphandling och avtal*

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

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

6.2 **Risker inom antikorruption**

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

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

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

6.3 Genomförda aktiviteter 2025

6.3.1 Information till verksamheten

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

6.3.2 Utbildning

Utbildningen "Förvaltningskunskap" är obligatorisk för samtliga nyanställda och erbjuds även till konsulter inom trafikförvaltningen. Utbildningen ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka oegentligheter och välfärdsbrott. Vidare genomförs riktade utbildningar, exempelvis vid identifierade behov och i samband med introduktion av nya chefer. Utbildningsinsatser genomförs även årligen genom en nano-utbildning för samtliga medarbetare hur trafikförvaltningen arbetar förebyggande mot oegentligheter och välfärdsbrott.

6.3.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Förvaltningen skickar årligen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förhållningssättet mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte gåvor, respektive inbjudningar till evenemang, som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

6.3.4 Internt utvecklingsarbete

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



Bilaga 1 Hållbarhetsdata

Inledning

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

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen ett brutet räkenskapsår för miljödata över en 12-månadersperiod från den 1 december-30 november. Detta med anledning av tidsbrist för att kunna samla in, analysera och sammanställa hållbarhetsdata till årsredovisningen.

Beräknad klimatpåverkan

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

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

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

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

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



Jämfört med förra årets rapportering har följande justeringar gjorts:

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

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

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

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

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

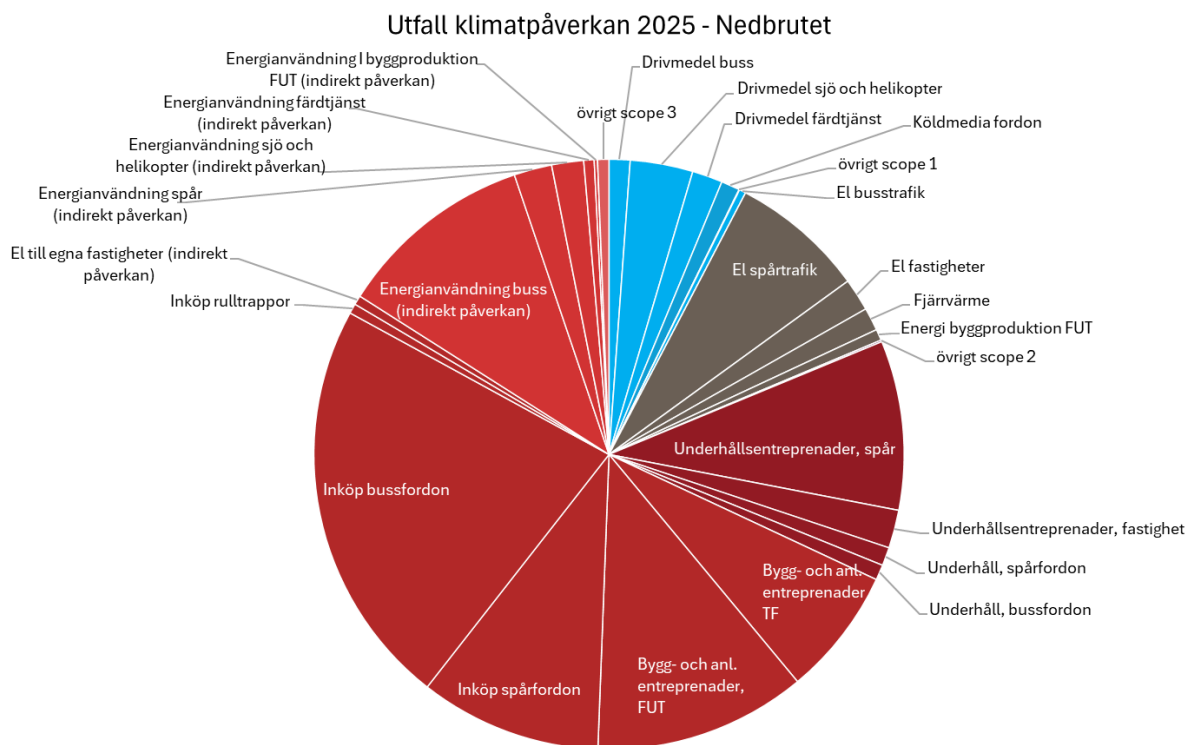
Klimatberäkningar för energianvändning för hyrda fastigheter (kontorslokaler för trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas anställda) används både 2025 års data och schablon.

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



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

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



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

Energianvändning

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

För beräkningar ligger följande antaganden till grund:

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

³⁹ Statistiska centralbyrån.



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

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



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

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

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

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

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

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

⁴⁰ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.



Nyckeltal

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

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

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

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

⁴¹ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.



Tabell 8. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter enligt beräkning av indikator och energieffektiviseringar i fastigheter för miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. Ytmåttet Atemp är inte relevant för SL:s verksamhet då stor del av värme går till bussar vid depå samt att stationer har begränsad Atemp yta. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp.

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

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

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



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

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

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

⁴² Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

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

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

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

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	- Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar - Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning	- Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet - Styrande och vägledande dokument inom bland annat hållbarhetsområdet som visar trafikförvaltningens inriktning och ger stöd för leverantörer och anbudsgivare i deras arbete - Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag. - Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning - Upphandlad kollektivtrafik baserad på trafikplikt. - Strukturerat arbete med avtalsuppföljning - Kostnadseffektiva upphandlingar och affärer
Allmänheten	- Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning - Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador - Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt	- Dialog och samråd med invånare inför och vid utveckling av kollektivtrafiken - Under byggtiden ska berörda ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med trafikförvaltningen vid eventuella frågor eller klagomål. Löpande kommunikation om pågående arbeten till de som berörs specifikt - Kundundersökningar, frågor via kundtjänsten, sociala medier och kampanjer används för information och frågor från/till allmänheten - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: nöjda resenärer, andel trygga resenärer, punktlighet, trängsel, människan i fokus, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge allmänheten valuta för skattepengarna
Förvaltningar inom Region Stockholm	- Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, remisshantering - Effektiv överlämning av färdiga anläggningar	- Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivning av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: tid och budget för utbyggnadsprojekt följer prognos/planering
Politiker	- Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt - Budget i balans - Måluppfyllelse - Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare - Att fler väljer att åka kollektivt	- Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: beslutade mål, inklusive budget i balans, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge valuta för skattepengarna



Kommuner	• Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja att resa kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav • Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan	• Kontinuerliga samråd och regelbundna möten med kommunerna • Rapporter och redovisning • Svar på remisser och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: restidskvot, kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bilen, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider), trygga resenärer
Myndigheter	• Samverkan och efterlevnad av lagkrav	• Dialog och samverkansmöten, samt regelbundna tillsynsmöten • Svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden • Rapportering och redovisning • Tillståndsansökningar och anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt gällande lagkrav • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: miljöplaner i projekt, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider)
Medarbetare och konsulter	• Hållbar och attraktiv arbetsgivare	• Medarbetarmöten för hela verksamheten, chefsmöten, månatliga och årliga medarbetarundersökningar, arbetsplatsträffar kopplat till arbetsmiljö och engagemang, kompetensutveckling, förmåner och anställningsvillkor för ett hållbart medarbetarskap för arbete och fritid i balans. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Hållbart medarbetarengagemang (HME), JÄMIX (Jämförbarhetsindex), AVI (Attraktiv arbetsvillkorindex), andel utvecklingsplaner i ProCompetence
Forskning och skola	• Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data	• Samarbetsprojekt som exempelvis Jobbsprånget •Handledning av examensarbeten och deltagande på studentmässor • Finansiering av forskning, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Stärkt forskning och innovation för att nå målen för kollektivtrafiken
Intresseorganisationer	• Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning	• Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt • Verksamhetsspecifika mål, exempel: trygga resenärer (IOP, Idéburen offentligt partnerskap)
Press och media	• Transparens, information och lättillgängliga fakta	• Samarbete med media via trafikförvaltningens presstjänst, trafikförvaltningens webbplatser, rapporter och redovisningar • Verksamhetsspecifika mål, exempel: korrekt fakta förmedlad på neutralt sätt till allmänheten via media
Andra stora beställare och aktörer	• Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar	• Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden • Verksamhetsspecifika mål, exempel: branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling



	• Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen	av trafik, vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor
Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur)	• Tydlig avgränsning ansvarsmässigt • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik eller från SL-trafiken • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/Trafikförvaltningen	• Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om aktuella byggarbeten • Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare • Samarbete inom specifika områden exempelvis trygghet och klimatanpassning. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Öppenhet med information om SL-trafikens påverkan, svar på frågor alltid med opartiskhet och kvalitet, likabehandling oavsett avsändare



Trafikförvaltningens trafikutövare

Färdtjänsten

Färdtjänst och sjukresor med Taxi: Sverigetaxi i Stockholm AB, Taxi Stockholm 15 00 00 AB, Haninge och Nynäshamns Taxi AB, Södertälje Taxi AB, Samtrans Omsorgsresor AB, Cabonline Region Stockholm AB.

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

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

Anropsstyrd Närtrafik: Bergkvara Buss AB

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

SL-trafiken

Spårfordonen är egenägda och upphandlas av olika leverantörer.

Connecting Stockholm

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

Keolis

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

MTR

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

Nobina

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

SJ

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



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

Stockholms spårvägar

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

Transdev

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

VR

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

SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:

Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB.

Waxholmsbolaget

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

Blidösundsbolaget AB, Madam Rederi AB, SeaCab Möja AB och Ingmarsö Sjöttjänst AB.

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

Helikoptertrafik: Arlanda Helikopter AB.

Svåvartrafik: Svisch Air.



Bilaga 3 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland annat av:

BEST, Benchmarking European Service of public Transport
Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk
Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
Brottsförebyggande rådet
Bullernätverket Stockholms län
Byggvarubedömningen
EMTA, European Metropolitan Transport Authorities
Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige
European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations
FN:s Global Compact
Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
Kunskapscentrum för buller
K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
Samverkan i Stockholmsregionen
Stockholmsregionens Europakontor
UITP, International Association of Public Transport



Förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsredovisning 2025

En del av trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2025



Innehållsförteckning

Förvaltningschefens förord	75
1 Inledning	77
1.1 Uppdraget	77
1.2 Hållbarhetsredovisning	77
2 Bakgrund	79
2.1 Hållbarhetsstyrning inom Region Stockholm	79
2.2 Strategier och övergripande hållbarhetsmål för nya tunnelbanan	79
2.3 Tillstånd från mark- och miljödomstolen	81
2.3.1 Miljöprovning tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö.....	83
2.4 Organisation	83
3 Mänskliga rättigheter	85
3.1 Samverkan, kommunikation och dialog.....	85
3.1.1 Styrning och mål.....	85
3.1.2 Resultat.....	85
3.2 Hållbara leveranskedjor och arbetsrättsliga villkor	86
3.2.1 Styrning och mål.....	86
3.2.2 Resultat.....	87
3.3 Trygghet, tillgänglighet och användbarhet för alla	88
3.3.1 Styrning och mål.....	88
3.3.2 Resultat.....	90
3.4 Sysselsättningsfrämjande åtgärder	91
3.4.1 Styrning och mål.....	91
3.4.2 Resultat.....	91
4 Arbetsvillkor inom förvaltningen	92
4.1 Hållbar arbetsgivare	92
4.1.1 Styrning och mål.....	92
4.1.2 Resultat.....	92
4.2 Byggherreansvar arbetsmiljö.....	93
4.2.1 Styrning och mål.....	93
4.2.2 Resultat.....	93
5 Miljö.....	96

5.1	Hållbarhetsarbete i projektering och tidiga skeden – Avdelning Väst	96
5.2	Grundvattenpåverkan.....	96
5.2.1	Styrning och mål.....	96
5.2.2	Resultat.....	98
5.2.2.1	Skyddsinfiltration	98
5.2.2.2	Inläckage till tunnel	99
5.3	Omgivningspåverkan.....	99
5.3.1	Styrning och mål.....	99
5.3.1.1	Luftburet buller.....	100
5.3.1.2	Stomljud.....	100
5.3.1.3	Tillfällig vistelse	101
5.3.1.4	Vibrationer och kulturmiljö	101
5.3.2	Resultat.....	102
5.3.2.1	Luftburet buller.....	102
5.3.2.2	Stomljud.....	102
5.3.2.3	Tillfällig vistelse	102
5.3.2.4	Vibrationer och kulturmiljö	103
5.4	Hantering av dag- och länsvatten.....	104
5.4.1	Styrning och mål.....	104
5.4.2	Resultat.....	105
5.5	Hantering av massor	106
5.5.1	Styrning och mål.....	106
5.5.2	Resultat.....	107
5.5.2.1	Bergmassor	107
5.5.2.2	Jordmassor	108
5.6	BREEAM Infrastructure (f.d. CEEQUAL).....	109
5.6.1	Styrning och mål.....	109
5.6.2	Resultat.....	110
5.7	Ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan.....	110
5.7.1	Styrning och mål.....	110
5.7.2	Resultat.....	111
5.8	Produkt- och materialval.....	114



5.8.1	Styrning och mål.....	114
5.8.2	Resultat.....	115
5.9	Övrig miljöpåverkan.....	115
5.9.1	Avfall.....	115
5.9.1.1	Styrning och mål.....	115
5.9.1.2	Resultat.....	116
5.9.2	Naturmiljö.....	116
5.9.2.1	Styrning och mål.....	116
5.9.2.2	Resultat.....	116
5.9.3	Miljöolyckor- och tillbud.....	117
5.9.3.1	Styrning och mål.....	117
5.9.3.2	Resultat.....	117
6	Antikorrupcion.....	118
6.1	Antikorrupcion.....	118
6.1.1	Styrning och mål.....	118
6.1.2	Resultat.....	118
6.2	Interna kontroller och revisioner.....	119
6.2.1	Styrning och mål.....	119
6.2.2	Resultat.....	119
Bilaga 1 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas intressenter och trafikutövare.....		120

Förvaltningschefens förord

Utbyggnaden av den nya tunnelbanan är ett av landets mest omfattande och komplexa infrastrukturprojekt. Genom vårt uppdrag att utveckla framtidens kollektivtrafik bidrar vi till ett mer attraktivt, tillgängligt och hållbart transportsystem för hela regionen. En utbyggnad av denna storlek innebär dock påverkan på både miljö, samhälle och individ.

En avgörande framgångsfaktor i vårt hållbarhetsarbete är våra engagerade och kompetenta medarbetare. Deras medvetenhet, professionalism och vilja att ständigt förbättra är grunden för våra framsteg. Lika betydelsefull är den nära samverkan vi har med våra projektörer, entreprenörer och övriga samarbetspartners. Tillsammans skapar vi förutsättningar för att nå våra mål, även när uppgiften är komplex.

Årets hållbarhetsredovisning har utformats på ett nytt sätt, där vi utgått från Global Compacts tio principer. Trots detta nya angreppssätt är syftet detsamma: att ge en transparent och tydlig bild av förvaltningens arbete och resultat inom hållbarhet under året.

Byggarbetsmiljö är och förblir en av våra högst prioriterade frågor. Som byggherre bär vi ett långtgående ansvar för att skapa säkra arbetsplatser där alla som medverkar i utbyggnaden tryggt kan återvända hem efter arbetsdagen. Vår målsättning är glasklar – varje incident är en för mycket.

Under året har cirkulär masshantering och hantering av sulfidinnehållande berg fortsatt varit centrala frågor. Risken att myndigheter klassar bergmassor som avfall är stor, vilket begränsar möjligheterna till återanvändning och försvårar vårt klimatarbete. En sådan utveckling skulle innebära både ökade kostnader och större miljöbelastning genom fler transporter och ökad resursförbrukning. Vi har därför fortsatt vår samverkan med länets aktörer – från länsstyrelsen och kommuner till Trafikverket och Region Stockholm – för att möjliggöra långsiktigt hållbara lösningar. Det storskaliga laktestet av svavelhaltigt berg är en viktig del i detta arbete. Förvaltningen har även bidragit till Region Stockholms svar på Naturvårdsverkets regeringsuppdrag kring att ta fram *Riktlinjer för resurseffektiv hantering av massor av entreprenadberg från bygg- och anläggningsprojekt*. Region Stockholm avstyrker Naturvårdsverkets förslag då Region Stockholm anser att vägledningen leder till att stora mängder berg riskerar att klassas som avfall utan grund.

Arbetet med att minska förvaltningens klimatavtryck har fortsatt med full kraft, både inom våra pågående entreprenader och inför den kommande utbyggnaden till Älvsjö. Parallellt har vattenfrågorna, särskilt avseende PFAS och gräzonsvatten, haft stort fokus under året.

Vi har även genomfört uppföljningar av arbetsrättsliga villkor och hållbara leveranskedjor genom revisioner och kontroller på byggarbetsplatserna. Trygghets- och tillgänglighetsfrågor har integrerats i projekten genom dialog, kravställning och anpassningar under hela byggprocessen.



En viktig milstolpe under året var också förhandlingarna i mark- och miljödomstolen kring tillståndsansökan för vattenverksamhet för Gul linje till Älvsjö. Förhandlingarna genomfördes under december och vi inväntar dom under februari 2026 – ett betydelsefullt steg på vägen mot att påbörja denna nya utbyggnad.

Tillsammans fortsätter vi att bygga framtidens tunnelbana – på ett sätt som värnar både klimat, människor och samhälle.

Per Ling-Vannerus
Förvaltningschef

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppdraget att bygga ut tunnelbanan enligt avtalen i 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2017. Det innebär att nya resmöjligheter skapas i en växande storstadsregion – avstånden blir mindre när Stockholm blir större. Totalt byggs det tre mil nya spår och 18 stationer. Det är en helt nödvändig satsning på kollektivtrafiken, som möjliggör bygget av 130 000 nya bostäder i Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. En tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik är en förutsättning för hållbar utveckling i den snabbt växande Stockholmsregionen.

Parter i avtalen enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är Region Stockholm, staten och berörda kommuner. Samtliga parter bidrar till finansieringen av utbyggnaden. Förvaltning för utbyggd tunnelbana är en förvaltning inom Region Stockholm som genomför utbyggnaden genom att upphandla utförande av planering, projektering, och produktion. Den utbyggda anläggningen lämnas sedan över till trafikförvaltningen som är mottagare och ansvarar för driften av anläggningen. Förvaltningens investeringsverksamhet ingår sedan 2021 i bolaget SL Nya Tunnelbanan AB som ingår i koncernen AB Storstockholms Lokaltrafik.

Utöver uppdragen i Stockholms- och Sverigeförhandlingen har förvaltningen i uppdrag enligt Region Stockholms budget 2025 att under 2025–2026 genomföra en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

1.2 Hållbarhetsredovisning

Aktuell redovisning avser utbyggnaden av tunnelbanan och är en del av Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning vilken omfattar AB Storstockholms Lokaltrafik (SL:s) och SL-koncernens lagstadgade hållbarhetsredovisning 2025. Hållbarhetsredovisningen omfattar rapportering enligt Global Compact och Årsredovisningslagens krav på icke-finansiell information.

Rapporteringen enligt Global Compact fördelar sig över fyra kapitel där samtliga 10 principer behandlas. I kapitel 3 behandlas princip 1-6, i kapitel 4 behandlas princip 3-6, i kapitel 5 behandlas princip 7-9 och slutligen i kapitel 10 behandlas princip 10.

Enligt Årsredovisningslagen 6 kap 10–14 §§ ska större företag upprätta en hållbarhetsredovisning. Hållbarhetsredovisningen ska innehålla de hållbarhetsupplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, policydokument samt resultat av policys och relevanta resultatindikatorer samt väsentliga risker på områdena och hur dessa hanteras. Upplysningarna omfattar frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.



Syftet med aktuell redovisning är att ge en sammanfattad bild av förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet från ett hållbarhetsperspektiv samt att värdera utfallet för ett antal aspekter för år 2025.

Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se.

2 Bakgrund

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett komplext och omfattande infrastrukturprojekt med en betydande påverkan på individ, samhälle och miljö. Påverkan sker både under byggskedet och när den nya tunnelbanan är i drift. För att kunna genomföra utbyggnaden på ett hållbart sätt och leverera en anläggning med en hög hållbarhetsprestanda krävs att hållbarhet är en integrerad del i planering, projektering och byggnation av den nya tunnelbanan. Det krävs även att hållbarhetsarbetet och prestandan kontinuerligt utvecklas och förbättras under hela uppdragets genomförande.

2.1 Hållbarhetsstyrning inom Region Stockholm

Region Stockholms hållbarhetsstyrning utgår från Mål och indikatorer i budget (2025) samt fyra centrala styrdokument – Hållbarhetspolicyn, Hållbarhetsstrategin, Klimathandlingsplan och Riktlinje Hållbarhet – som tillsammans formar ett sammanhållet, långsiktigt och systematiskt ramverk för hela organisationen. Dessa mål och dokument styr även hur Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ska integrera hållbarhet i sin verksamhet.

Mål och indikatorer i budget (2025)

- *Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035.*
- *Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling.*

Hållbarhetspolicy – önskat läge på lång sikt.

Hållbarhetsstrategi – utgår från policyn och anger prioriteringar 2022–2027 för att uppnå önskat läge.

Klimathandlingsplan – anger riktning och prioriteringar för att nå målet om att vara en klimatneutral organisation 2035.

Riktlinje för hållbarhet – anger beskrivningar och krav på hur nämnder och bolag löpande ska arbeta med hållbarhet.

Stödjande dokument för specifika områden, till exempel vägledningar.

2.2 Strategier och övergripande hållbarhetsmål för nya tunnelbanan

Med utgångspunkt i Region Stockholms övergripande styrning, ledning och uppföljning har förvaltningen fastställt ett lokalt styr- och ledningssystem. Alla styrande dokument som förvaltningen har tagit fram ingår i ledningssystemet. Förvaltningens styr- och ledningssystemen uppfyller standarden för miljöledningssystemet ISO14001:2015. Utsedda processägare säkerställer att styrande- och stödjande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs.

Förvaltningen är certifierad enligt ISO 14001 vilket säkrar ett förebyggande, effektivt och systematiskt arbete för att minska belastningen på miljön genom mål, aktiviteter och uppföljning.

För att säkerställa en hög ambitionsnivå har förvaltningen hållbarhetskrav i samtliga upphandlingar.

Följande strategier är fastställda inom förvaltningen i syfte att styra verksamheten mot fastställda mål och en hållbar utveckling:

- Upphandlingsstrategi
- Kommunikationsstrategi
- Strategi Planläggning och prövning av nya tunnelbanan
- Arbetsmiljöstrategi
- Hållbarhetsstrategi med hållbarhetspolicy

Förvaltningens hållbarhetsstrategi syftar till att skapa en gemensam bild av vad hållbarhet innebär inom ramen för förvaltningens uppdrag samt att tydliggöra förvaltningens ambitioner inom hållbarhet. Hållbarhetsstrategin består av förvaltningens hållbarhetspolicy, övergripande hållbarhetsmål och fokusområden för hållbarhet.

Hållbarhetsstrategin har tre övergripande mål för hållbarhetsarbetet, och målen tydliggör förvaltningens ambitioner och möjliggör uppföljning av arbetssätt och prestanda. De tre övergripande hållbarhetsmålen är:

- Hållbarhet ska vara en integrerad del i utbyggnad av nya tunnelbanan motsvarande minst nivån Very good i CEEQUAL
- Klimatbelastningen från utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 procent under uppdragets genomförande
- Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor

Hållbarhetspolicyn uttrycker viljeriktningen och förvaltningens långsiktiga åtaganden inom hållbarhet och utgör grunden för utveckling och tillämpning av förvaltningens hållbarhetsstyrning.

De övergripande hållbarhetsmålen omfattning och innehåll konkretiseras i förvaltningens fem fokusområden för hållbarhet. Syftet med fokusområdena är att definiera vad miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet innebär i arbetet med nya tunnelbanan. Hållbarhetsstrategins fem fokusområden beskrivs i Figur 1.

	Resurser för genomförandet Genom att använda resurser på ett effektivt och hållbart sätt minskar vi påverkan på klimat och skapar hållbara värden för individ, samhälle och miljö.
	Arbetsmiljö och socialt ansvarstagande Genom ett aktivt arbetsmiljöarbete skapar vi förutsättningar för sunda och säkra arbetsmiljöer i alla led, från tillverkning av material, genom byggprocessen till den framtida driften.
	Påverkan när vi bygger Att vi bygger tunnelbana mitt i Stockholm kommer att märkas. Vi arbetar för att minimera störningar och att skapa säkra, trygga och tillgängliga miljöer omkring byggetableringar och transportvägar.
	Resenären i fokus Vårt uppdrag handlar om att skapa ett attraktivt resealternativ. Med resenären i fokus skapar vi trygga, tillgängliga och säkra miljöer för alla.
	Samverkan, kommunikation och dialog Genom en proaktiv och tillgänglig kommunikation skapar förvaltningen förtroende och acceptans för genomförandet av utbyggnaden. Utbyggnaden genomförs i samverkan med våra intressenter och i dialog med medborgare och framtida resenärer.

Figur 1 Fokusområden i hållbarhetsstrategin för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

2.3 Tillstånd från mark- och miljödomstolen

För att få leda bort grundvatten i bygg- och driftskedet för tunnelbanan krävs tillstånd enligt miljöbalken. Sådan miljöprövning utförs för alla projekt inom förvaltningen. Följande projekt har Region Stockholm hittills erhållit tillstånd för:

- Tunnelbana till Barkarby
- Tunnelbana till Arenastaden
- Tunnelbana till Nacka och Söderort
- Utbyggd depå i Högdalen

Miljöpåverkan från tunnelbaneanläggningen och utbyggnaden av densamma prövas enligt miljöbalken, plan- och bygglagen och lagen om byggande av järnväg. Utredning av miljöpåverkan och åtgärder för att minska påverkan genomförs enligt lagstiftade processer och i samråd med tillståndsmyndigheterna. Förvaltningen har valt att samordna samrådsprocesserna för järnvägsplan och detaljplan samt ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning och miljöfarlig verksamhet. Samordning av samråden syftar till att underlätta och öka förståelse och acceptans för nya tunnelbanan hos allmänhet och närboende.

Genom att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens krav beskrivs och analyseras verksamhetens miljöpåverkan under byggskedet och driftskedet samt behov av skyddsåtgärder (denna ingår i tillståndsansökan). Förvaltningen har även upprättat MKB till respektive järnvägsplan som omfattar den färdiga anläggningen och kvarstående konsekvenser från byggskedet. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

I miljödomarna har mark- och miljödomstolen satt upp villkor för verksamheten. Villkoren rör i huvudsak bortledning av grundvatten, infiltration till grundvattnet, utsläpp av vatten, buller och vibrationer. För uppföljning av villkor i miljödomar har kontrollprogram för vattenverksamhet och kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet upprättats. Kontrollprogrammen har tagits fram i samråd med tillsynsmyndigheterna, dvs Länsstyrelsen och respektive kommuns miljö- och hälsoskyddsnämnd. Kontrollprogrammen beskriver de kontroller med avseende på omgivningspåverkan som ska utföras under byggtiden och i vissa fall innan och efter byggtiden.

Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och uppdateras allt eftersom verksamheten fortskrider, i samråd med respektive tillsynsmyndighet. Resultaten från kontrollerna enligt kontrollprogrammen redovisas regelbundet i rapporter till tillsynsmyndigheterna. Rapporteringsintervall beror på i vilket skede projekten befinner sig. En kortare sammanställning av dessa kontroller beskrivs i denna hållbarhetsredovisning under respektive ämnesområde.

Kontrollprogram för vattenverksamhet i byggskedet omfattar inläckande grundvatten i tunnlar, grundvattennivåer i berg och jord inom influensområdet för grundvatten och sättningsrörelser i byggnader och mark. I kontrollprogrammet ingår även skyddsinfiltration, som utförs för att motverka avsänkningar av grundvattennivåer. Samordning med andra aktörer inom influensområdet för grundvatten utförs också inom ramen av kontrollprogrammet för vattenverksamhet. Det innefattar samordning av pågående grundvattenbortledning och kontrollprogram (känsliga objekt, mätpunkter och åtgärdsnivåer) samt utbyte av mätdata. Samordningen är viktigt eftersom flera projekt med aktiv grundvattenbortledning kan påverka samma grundvattenmagasin.

Kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet omfattar byggbuller, vibrationer, utsläpp till vatten, utsläpp till luft, hantering av kemiska produkter, avfallshantering, masshantering och förorenade massor samt kommunikation med tredje man.

Det är viktigt att arbetenas påverkan på omgivningen är kända och att entreprenörer har planerat för att hantera eventuell påverkan innan störande arbeten påbörjas. Därför ska entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner (benämns även som hållbarhetsplaner) vara godkända av projektledningen innan störande verksamheter påbörjas.

Löpande uppföljning av byggentreprenörer genomförs inom respektive projekt. Det handlar bland annat om att miljö- och arbetsmiljöronderingar sker för att följa upp och kontrollera efterlevnaden av krav och lagar. Projekten ska också följa upp att entreprenörens

hållbarhetsplan följs och att leverantörer följer tecknade avtal. I bygg- och anläggningsentreprenaderna genomförs inledande miljö- och arbetsmiljörevisioner.

2.3.1 Miljöprovning tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö

Utöver de fyra erhållna tillstånd som nämns ovan pågår ett arbete med ett femte, för linjen Fridhemsplan-Älvsjö. Ansökan lämnades in till mark- och miljödomstolen i Nacka under december 2024. Huvudförhandling genomfördes i december 2025 och dom väntas i februari 2026.

Projektet har också arbetat med att komplettera med nya mätpunkter för grundvattennivåer, sättningar och bergvärmebrunnar under året. Kontrollprogram för vattenverksamhet ska delges länsstyrelsen innan grundvattenbortledning startar. Projektet arbetar även med att ta fram kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet och masshanteringsplan, som ska delges Miljöförvaltningen under första kvartalet 2026.

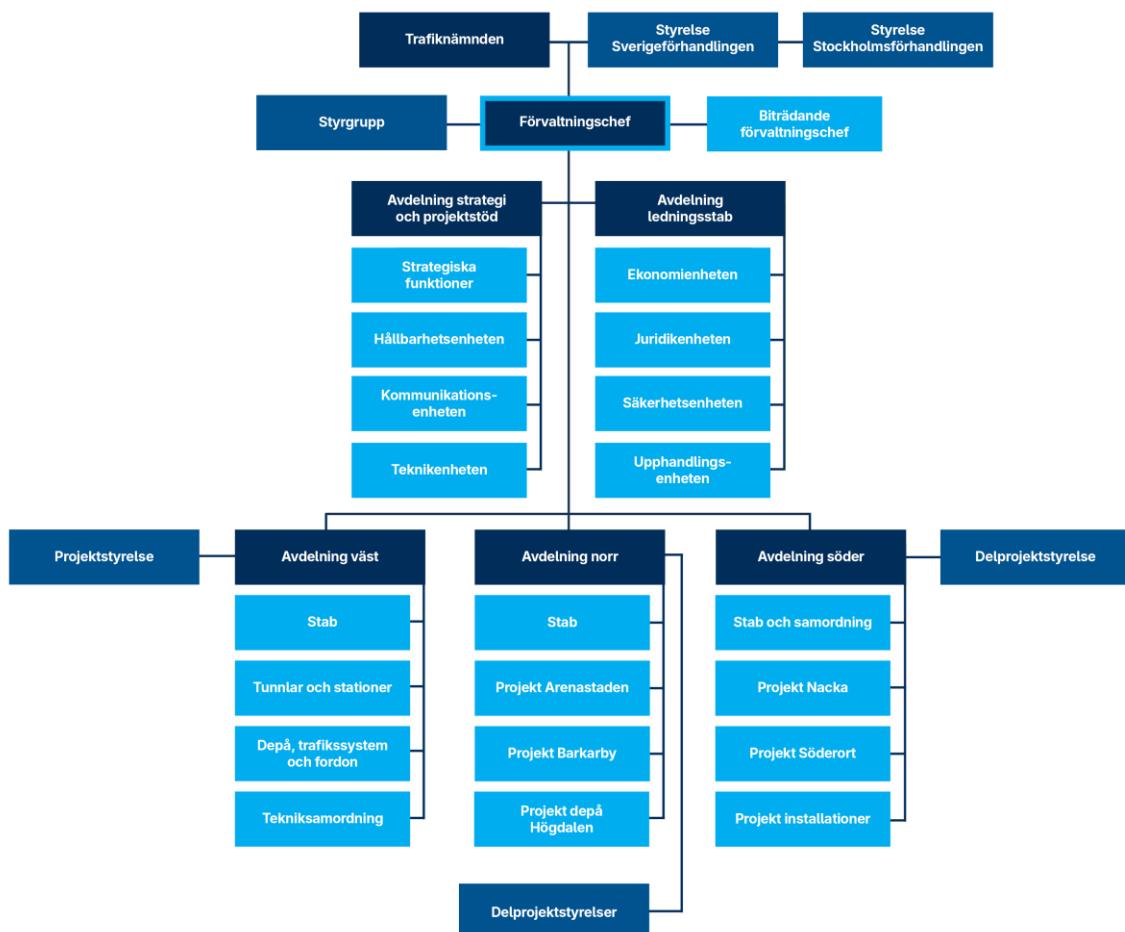
Omfattande arbete pågår med att installera infiltrationsanläggningar, som uppförs i syfte att motverka grundvattennivåsänkningar. Förfrågningsunderlag för kommande upphandlingar utformas för att fånga upp krav från miljöprovningen.

2.4 Organisation

Inom förvaltningen arbetar, för närvarande, 556 medarbetare, varav 118 (det vill säga 21 procent) är anställda i Region Stockholm och övriga är inhyrd personal. Upplysningar om medarbetare återfinns i förvaltningen verksamhetsberättelse år 2025. Se förvaltningens övergripande organisationsschema i Figur 2 nedan.

Inom den förvaltningsövergripande avdelningen "Strategi och projektstöd" återfinns hållbarhetsenheten, som består av hållbarhetschef samt strateger inom områdena hållbarhetsstyrning, socialt ansvar och byggarbetsmiljö. Strategerna har som uppgift att bedriva det systematiska arbetet inom hållbarhet och utgöra ett stöd till verksamheten i dessa frågor. Enheten består även av förvaltningsövergripande bevakning av omgivningspåverkan genom en syn- och mät organisation.

På avdelningarna Väst, Norr och Söder återfinns även hållbarhetssamordnare och handläggare inom hållbarhet, miljöfarlig verksamhet, omgivningspåverkan och vattenverksamhet. Handläggarna arbetar som en stödfunktion till projekten och uppdragen som arbetar med att projektera och bygga den nya anläggningen. Handläggarna följer upp villkor i miljödomar och arbetar enligt de kontrollprogram som tagits fram.



Figur 2 Övergripande organisationsschema för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

3 Männskliga rättigheter

Kapitlet belyser förvaltningens arbete med social hållbarhet i tunnelbaneutbyggnaden. Genom samverkan, uppföljning av leveranskedjor och arbetsrättsliga villkor, insatser för trygghet och tillgänglighet samt satsningar på sysselsättningsfrämjande åtgärder stärks ansvarstagandet och delaktigheten i projektet.

3.1 Samverkan, kommunikation och dialog

3.1.1 *Styrning och mål*

Utbyggnaden av tunnelbanan genomförs i samverkan med nya tunnelbanans finansierande parter och i dialog med andra intressenter såsom organisationer, medborgare och framtida resenärer. Samråd genomförs som en del i tillstånds- och planläggningsprocessen i syfte att presentera den planerade anläggningen och ta in synpunkter från de som kan komma att beröras. Samverkan med olika aktörer i länet är avgörande för att förvaltningen ska kunna genomföra verksamhet enligt plan och nå de beslutade målen inom hållbarhet.

Kommunikation är en förutsättning för ett hållbart projektgenomförande. Genom en proaktiv och tillgänglig kommunikation skapar förvaltningen förtroende och acceptans för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Det sker genom en planerad kommunikation till berörda målgrupper, nyhetsarbete i förvaltningens externa kommunikationskanaler och genom ett aktivt mediearbete.

3.1.2 *Resultat*

Beskrivning av samverkan med intressenter har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningen och återfinns i sin helhet i bilaga 1. Där finns information om förväntningar och fokusfrågor för varje intressent och hur förvaltningen hanterar och bemöter dessa. Nedan listas de intressenter som förvaltningen samverkar med:

- Leverantörer och anbudsgivare
- Allmänheten
- Förvaltningar inom Region Stockholm
- Politiker
- Kommuner
- Myndigheter
- Medarbetare och konsulter
- Forskning och skola
- Intresseorganisationer för funktionshinderfrågor
- Press och media
- Andra stora beställare och aktörer
- Fastighetsägare

I den årliga attitydundersökningen framgår att kännedomen varierar mellan förvaltningens projekt. För de byggande projekten uppger 76-85 procent av de svarande att de har kännedom eller god kännedom om utbygganden av tunnelbanan (svarat 3-5 på skalan 1-5).

För Gul linje till Älvsjö – som är i planeringsskedet är motsvarande siffra 67 procent (61 procent 2024). En orsak till den lägre kännedomen är att projektet är i en tidig fas och att området för mätningen är stor och når även de som inte bor i direkt anslutning till den nya linjen. Förvaltningens mål är en kännedom på 70 procent.

För de projekt som är i byggfas mäter vi även hur vår kommunikation når ut och uppfattas. Delmålets informationsindex används och innehåller frågor om man nåtts av information och om man upplever att man fått den information man behöver i tillräckligt god tid. För 2025 hamnar informationsindex på 80 procent vilket är i nivå med resultatet 2024 (79 procent). Förvaltningens mål är 70 procent.

Inställningen till utbyggnaden av tunnelbanan är generellt positiv. På frågan om vad de svarande tycker om utbyggnaden av tunnelbanan uppger 82 procent uppger att de positiva eller neutrala (svarat 3-5 på skala 1-5). Resultatet är en oförändrat sedan 2024.

Förvaltningens attitydundersökning har under 2025 besvarats av 7051 personer (till och med 21 november).

3.2 Hållbara leveranskedjor och arbetsrättsliga villkor

3.2.1 Styrning och mål

Förvaltningen tillämpar Region Stockholms uppförandekod för leverantörer vid upphandling. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leveranskedjan. Genom kontraktsvillkoren bidrar förvaltningen till att minska riskerna för kränkningar av mänskliga rättigheter, dåliga arbetsvillkor och negativ miljöpåverkan.

Uppförandekoden bygger på FN:s och OECD:s riktlinjer och omfattar:

- Respekt för mänskliga rättigheter och arbetares rättigheter
- Arbetsmiljö och arbetarskydd
- Miljöskydd
- Affärsetik och antikorruption

Risker gällande arbetsvillkor finns bland annat vid tillverkning av de produkter och material som används i utbyggnaden samt för yrkesarbetare på byggarbetsplatserna. Förvaltningen har ett systematiskt arbetssätt för att minska sociala risker och respektera mänskliga rättigheter både på arbetsplatserna och i leveranskedjan.

Region Stockholm är sedan 2021 medlemmar i Etisk Handel Sverige, vilket möjliggör samverkan och utbyte av information kring hållbara leveranskedjor.

Förvaltningen ställer även tydliga krav på arbetsrättsliga villkor för arbete som utförs på förvaltningens byggarbetsplatser. En villkorsbilaga för arbetsrättsliga kontraktstvillkor biläggs kontrakten. Villkoren baseras på gällande kollektivavtal och omfattar lägsta lön, arbetstid och ledighet för yrkesgrupper inom bygg, anläggning samt väg- och banarbete. Projekten följer upp entreprenörernas arbete enligt en fastställd rutin och arbetsrättsliga villkor granskas vid förvaltningens samordnade revisioner av huvudentreprenörer.

3.2.2 Resultat

Under 2025 har förvaltningen fortsatt att följa upp leverantörers efterlevnad av kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. Uppföljning av arbetsrättsliga villkor och hållbara leveranskedjor har skett kontinuerligt inom förvaltningen samt genom förvaltningens samordnade revisioner.

Vid revisioner av huvudentreprenörer har det framkommit att det är viktigt med ett systematiskt arbetssätt och löpande uppföljning. Under året har självskattningsenkäter skickats ut och dialog kring huvudentreprenörens arbetssätt har skett vid möten. Antal samordnade revisioner där arbetsrättsliga villkor följs upp presenteras i Tabell 1.

En internrevision med fokus på förvaltningens arbete med arbetsrättsliga villkor har även genomförts under året. Flera förbättringsförslag framkom vilka förvaltningen kommer arbeta vidare med under kommande år inom ramen för en handlingsplan.

Tabell 1 Revisioner av arbetsrättsliga villkor och hållbara leveranskedjor 2025 (genomförda respektive stängda revisioner inom ramen för förvaltningens samordnade revisioner).

Revisioner av arbetsrättsliga villkor och hållbara leveranskedjor 2025*	Antal
Antal revisioner av huvudentreprenörer där arbetsrättsliga villkor ingår	5
Antal stängda revisioner avseende arbetsrättsliga villkor (med godkänd hantering av eventuella avvikelser)	4
Antal revisioner av huvudentreprenörer där hållbara leveranskedjor ingår	5
Antal stängda revisioner avseende hållbara leveranskedjor (med godkänd hantering av eventuella avvikelser)	5

* En av revisionerna är inte stängd vid årets slut då den genomfördes under hösten. Stängda revisioner där avvikelser har hittats har en godkänd handlingsplan med godkända förslag på hantering av avvikelser.

Gällande hållbara leveranskedjor har stickprov tagits vid revisioner genom att exempelvis kontrollera entreprenörens riskanalys av produkt- och materialval samt stålets ursprung. Förvaltningen har tagit fram en vägledning till projekten avseende uppföljning av ursprung för stål- och järnprodukter med anledning av EU:s importförbud av vissa varor från Ryssland och Belarus.

Förvaltningen bedömer att kraven på spårbarhet har bidragit till ökad transparens i leveranskedjan. Det finns exempel på att entreprenörernas dokumentation av materialens ursprung har utvecklats, med förbättrad tillgång till information om kontroller och certifieringar i leveranskedjan. Samtidigt upplever förvaltningen att allt fler entreprenörer agerar proaktivt och att dialogen med inköpsansvariga har fördjupats. Under året har dock förändringstakten inom branschen avtagit i samband med att EU-direktivet om företags ansvar för miljö och mänskliga rättigheter i leveranskedjorna (CSDDD) begränsades i omfattning.

Två större oanmälda kontroller har genomförts av förvaltningen under året för att kontrollera korrekt närvaroregistrering på byggarbetsplatserna. Då kontrollerades korrekt ID06-kort, som styrker ett arbetsgivarsamband mellan företag och individ, samt korrekt id-handling. De avvikelser som fanns har åtgärdats.

Under 2025 har förvaltningens interna nätverk för hållbara leveranskedjor och arbetsrättsliga villkor haft regelbundna möten för att öka dialog och erfarenhetsåterföring på förvaltningen inom dessa områden. Förvaltningen har även deltagit i externa nätverk, utbildningar och seminarier om hållbara leveranskedjor och arbetsrättsliga villkor arrangerade av Region Stockholm, Etisk Handel Sverige, Upphandlingsmyndigheten, Trafikförvaltningen, med flera. Dialog med Skatteverket, Byggnads och Seko har också genomförts i syfte att stärka förvaltningens arbete med arbetsrättsliga villkor.

Kontraktsvillkoren för hållbara leveranskedjor har reviderats under året, för att vara i linje med Sveriges regioners gemensamma arbete för hållbara leveranskedjor, och den interna rutinen för att följa upp kravet har uppdaterats. Förvaltningens projekteringskrav samt tillhörande anvisning gällande uppförandekod och hållbara leveranskedjor har uppdaterats. Även de arbetsrättsliga villkoren har reviderats enligt de nya kollektivavtalen inom bygg-, anläggning-, väg- och banarbete.

Inför 2026 fortsätter arbetet med att ta fram stödande dokument kopplade till uppdaterade kontraktsvillkor och rutiner.

3.3 Trygghet, tillgänglighet och användbarhet för alla

3.3.1 Styrning och mål

Det tar lång tid att bygga ut tunnelbanan och arbetet kommer att påverka och märkas av.

För att främja att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker utifrån olika människors behov. Det är viktigt att utgå från resenärens perspektiv och beaktas sociala aspekter såsom hälsa, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet genomgående.

Ett av förvaltningens kommunikationsmål är att de som påverkas av utbyggnaden i god tid ska känna till, dels när de kan lämna synpunkter för att påverka planeringen av nya

tunnelbanesträckningarna, dels de arbeten som påverkar dem direkt så att de kan planera sin vardag.

I samband med att en järnvägsplan tas fram genomförs en social konsekvensanalys (SKA). En social konsekvensanalys är både en arbetsprocess och ett dokument. Arbetsprocessens syfte är att inverka på tunnelbaneanläggningens utformning så att negativa sociala konsekvenser begränsas och positiva förstärks. Dokumentet beskriver hur arbetsprocessen går till, vilka sociala konsekvenser utbyggnaden får och vilka åtgärder som kan minska negativa konsekvenser. I SKA beaktas bland annat trygghet-, tillgänglighets- och barnperspektivet samt hälsa. SKA omfattar både den färdiga anläggningen och påverkan under byggtiden. Kunskap samlas in via dialog och riktad kommunikation om de lokala förhållanden som finns kring de platser där byggarbete ska bedrivas. Detta ger underlag för bland annat utformning av etableringsområden, kompensationsåtgärder och inspel till skyddsåtgärder under byggtiden, men även för den färdig tunnelbanan.

När tunnelbanan är färdig ska den vara tillgänglig och användbar för alla resenärer. Biljetthallar, mellanplan och plattformar ska vara trygga och tillgängliga miljöer. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika behov som finns genom ständig kontroll av kravuppfyllnad. I detta arbete ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention. Nationella krav så väl som riktlinjer från trafikförvaltningen och fastställda krav på trygghet och tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har som syfte att säkerställa resenärens rättigheter och behov. Myndighetskrav ska granskas av en tillgänglighets sakkunnig under projektering och vidare ska en oberoende sakkunnig skriva ett utlåtande inom kontrollplanen enligt Plan- och bygglagen, när stationen är färdigbyggd.

Jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven belyses i sociala konsekvensanalyser och i granskningsarbete löpande, precis som hälsorelaterade risker och fördelar.

Tillgänglighetsperspektivet behandlas i kontinuerlig dialog med företrädare för organisationer för personer med funktionsnedsättning. I dialogen tas olika frågeställningar upp så att synpunkter och förslag kan samlas in för att skapa delaktighet och integrera lösningar som förenklar för äldre och personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Görs det bra för de som har särskilda behov, blir det bra för alla. Dessa perspektiv beaktas både i planeringen av byggarbetsplatserna och vid design av anläggningen.

Förvaltningens strateg inom social hållbarhet deltar löpande i Region Stockholms möten för hållbarhetsnätverk. Strategen har även avstämningsmöten med Trafikförvaltningen löpande.

3.3.2 Resultat

För att uppnå ett ökat kollektivt resande är social hållbarhet en grundförutsättning och därför förutsätts bland annat att trygghet och tillgänglighetsperspektivet integreras i projekteringen. Ett proaktivt och stödjande arbete till projekten och organisationen har genomförts med avseende på att integrera och tydliggöra social hållbarhet i utredningar och projekteringen. Stationerna ska uppfylla gällande lagar och regler och de ska också vara igenkännbara som en del av trafikförvaltningens stationer eftersom igenkännbarhet är en viktig tillgänglighetsparameter. Att uppnå kravuppfyllnad kräver ett samarbete mellan projektledning, olika tekniker och en vilja i organisationen att förstå, likväl som att det finns stödjande och styrande dokument.

Som ett led i att öka medvetenheten och kunskapen om vad diskrimineringslagen handlar om har en workshop genomförts med ansvariga chefer inom avdelning strategi och projektstöd inklusive nyckelpersoner. Syftet var att identifiera vad som görs och vad som kan bli bättre. Kunskapen ökade och åtgärder har gett inspel till aktiviteter. Detta har bland annat lett till att ett dokument, Rutin för social hållbarhet, är under framtagning.

Under året har Projekteringsanvisning för tillgänglighet reviderats med hänsyn till Boverkets nya byggregler. Tillägg har även gjorts med hänsyn till Gula linjens införande av förarlös drift och plattformsdörrar. Ett kontinuerligt arbete görs för att lyfta vad byggprocessen direkt ger för ansvar på byggherren relaterat tillgänglighet. En rollbeskrivning har tagits fram för att tydliggöra rollen Oberoende sakkunnig i Tillgänglighet, som varje projekt behöver ha för att få slutbesked. Under året har olika rutiner, checklistor, rollbeskrivningar, besiktningsrutiner med mera genomlysts för att integrera tillgänglighet i förvaltningen befintliga handlingar. Förtydliganden har skett löpande för att integrera frågorna i befintliga styr- och ansvarsdokument.

Under året har ett arbete med kravställning av plattformsdörrar och fordon påbörjats för att integrera perspektivet tillgänglighet och användbarhet. Resursgruppsmöten har även genomförts för att göra det möjligt för funktionshinderorganisationer att komma med synpunkter på deras behov.

Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Därför arbetar projekten med frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet även under byggtiden. Under året har det vid några arbetsplatser löpande genomförts trygghetsvandringar. TA-planerna har även uppdaterats med hänsyn till säkerhet och tillgänglighet inom några entreprenader.

Projekten har löpande dialoger med verksamheter och huvudmän för skolor och förskolor för att hitta lämpliga lösningar för de som påverkas av bland annat buller. Projekten kan använda sig bland annat av förvaltningens checklista för barnperspektivet i sitt arbete för att identifiera åtgärder som är anpassade för pedagogisk verksamhet.

För att nå kommunikationsmålen ges en bred mix av tryckt, digital och visuell kommunikation, i kombination med öppna event på allmänna platser.

En viktig målgrupp är barn och unga som nås genom bland annat film och boken ”Bojan och tunnelbanan”. Boken delas ut till förskolor och skolor i områden som påverkas av arbetet med nya tunnelbanan. Boken finns också att köpa i bokhandeln eller låna på biblioteken i Nacka, Järfälla, Solna och Stockholm.

Kommunikationsavdelningen arbetar löpande med att tillgängliggöra hemsidans information enligt tillgänglighetsredogörelsen som beskriver hur webbplatsen nyatunnelbanan.se uppfyller lagen om tillgänglighet till digital offentlig service (DOS-lagen).

3.4 Sysselsättningsfrämjande åtgärder

3.4.1 Styrning och mål

I Region Stockholms inköspolicy framgår att alla Region Stockholms nämnder och bolag ska ställa sysselsättningsfrämjande krav, för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, när det är möjligt och lämpligt.

Under 2019 inleddes ett samarbete med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning för att möjliggöra praktik- och lärlingsplatser inom förvaltningens projekt. De första upphandlingarna med dessa krav genomfördes under 2020 och uppföljningen av dessa krav påbörjades under 2021.

3.4.2 Resultat

Under 2025 har åtta personer sysselsatts inom projekten via Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning, vilket totalt innebar 45 månaders sysselsättning. Utöver detta samarbete har några entreprenörer haft andra typer av lärlingar och praktikanter inom projekten.

En utmaning som har identifierats är att arbetsuppgifterna i projekten kräver viss kompetens samt kunskaper i svenska eller engelska, vilket deltagarna i de sysselsättningsfrämjande åtgärderna inte alltid har haft. I vissa projekt har sysselsättningsfrämjande åtgärder inte varit aktuellt under året då entreprenaden har varit i uppstartsfas.

Förvaltningen har haft dialog med Stockholms stads arbetsmarknadsförvaltning under året som kommer fortsätta under 2026.

4 Arbetsvillkor inom förvaltningen

Kapitlet redogör för förvaltningens arbete med arbetsvillkor genom satsningar på utbildning, kompetensförsörjning och en hållbar arbetsmiljö. Fokus ligger på att skapa engagemang hos medarbetare och på att säkerställa säkra arbetsplatser genom systematiska insatser och långsiktiga strategier.

4.1 Hållbar arbetsgivare

4.1.1 *Styrning och mål*

Hållbar arbetsgivare är ett strategiskt område inom förvaltningen och arbetet sker inom fokusområdena ledarskap, medarbetarskap och kompetensförsörjning.

Förvaltningen använder sig av bland annat Region Stockholms utbildningsfunktion men håller även i egna utbildningar för medarbetare. Inom förvaltningen finns ett obligatoriskt utbildningspaket, som alla medarbetare ska ta del av. Utbildningen Förvaltningskunskap är obligatorisk för samtliga nyanställda, inklusive konsulter, inom förvaltningen. Den ger bland annat grundläggande kunskap om hur förvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korruption. Härtill ges en obligatorisk utbildning avseende förvaltningens besluts- och delegationsordning till nya chefer och andra beslutsfattare inom förvaltningen, samt vid behov ges en repetitionsutbildning. En del av det obligatoriska utbildningspaketet är att medarbetare ska gå Region Stockholms hållbarhetsutbildning. Utöver detta har förvaltningen sedan 2023 beslutat att respektive avdelning ska hålla en obligatorisk hållbarhetsutbildning för medarbetarna på avdelningen. Därtill genomför varje upphandlad projektör respektive entreprenör en klimatworkshop och hållbarhetsutbildning.

4.1.2 *Resultat*

Kompetensförsörjning och bemanning är ett kritiskt område i den projektverksamhet som förvaltningen bedriver och förvaltningen har under 2025 fortsatt arbeta med den långsiktiga inriktning som beslutades i ledningen 2023:

- Projektens olika faser förändrar verksamhetens kompetens- och resursbehov, för att möta detta behov arbetar förvaltningen långsiktigt med bemanningsplanering.
- Den långsiktiga bemanningsplaneringen är förvaltningsövergripande och har till syfte att säkerställa långsiktig trygghet för medarbetarna som både ger möjlighet till individuell utveckling och till nya uppdrag inom förvaltningen. Den långsiktiga bemanningsplaneringen ska sträva efter att hushålla med förvaltningens resurser och möjliggöra för resursdelning över projekt och avdelningsgränser.
- Härtill är förvaltningen väl förberedd för att ta emot nya infrastrukturprojekt om det fattas nya beslut om utbyggnad av tunnelbana.

Inom ramen för inriktningen ovan har förvaltningen under 2025 arbetat enligt förvaltningens process för internrekrytering som underlättar för medarbetare som är intresserade att söka tjänster internt inom förvaltningen.

Medarbetarenkäten 2025 visade ett mycket bra resultat. Enkäten är densamma inom hela Region Stockholm och strukturen följer Sveriges kommuner och regioners (SKR:s) upplägg med mätning av hållbart medarbetarengagemang HME. Förvaltningens mål för 2025 var ett minst bibehållet HME-index från 2024 (79). Utfallet för HME-index 2025 blev 79 vilket innebär att målet uppfylldes.

Förvaltningen fick utslag på frågor om utsatthet i medarbetarenkäten. Under 2025 har förvaltningen arbetat med att förhindra kränkande särbehandling och sexuella trakasserier. Detta har skett genom en kontinuerlig dialog på enheter och avdelningar med stöd av Region Stockholms dialogmaterial. Därutöver har förvaltningens verksamheter haft möjlighet att arbeta i fördjupade workshops inom områdena stresshantering, motverkande av kränkande särbehandling och konflikthantering. Innehållet i dessa workshops har tagits fram i samarbete med regionens företagshälsovård, Falck. Region Stockholm har en gemensam rutin för det systematiska arbetsmiljöarbetet, SAM, och en årlig uppföljning. Rutinen beskriver hur arbetsmiljöarbetet ska fungera och vilka som ska medverka i arbetet. Rutinen tillgodoser lagkrav enligt AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete. Förvaltningen har utifrån denna rutin tagit fram en plan för hur förvaltningen säkerställer att rutinen tillämpas. Uppföljningen av 2025 års arbete med SAM skedde under november.

4.2 Byggherreansvar arbetsmiljö

4.2.1 Styrning och mål

Enligt arbetsmiljölagen har förvaltningen i egenskap av byggherre ett omfattande ansvar för att skapa förutsättningar för säkra och trygga arbetsplatser. Det handlar i grunden om att alla som jobbar med utbyggnationen av nya tunnelbanan ska ha rätt att komma hem till sina nära och kära efter en skadefri arbetsdag men även att de anläggningar vi bygger ska vara säkra och trygga att arbeta i. Utbyggnaden av tunnelbanan är ett komplext och omfattande infrastrukturprojekt som innebär att vi behöver identifiera och hantera arbetsmiljörisker genom hela byggprocessen. För att skapa olycksfria arbetsplatser arbetar vi aktivt med byggarbetsmiljöfrågorna som en naturlig del av det dagliga arbetet utifrån förvaltningsgemensamma arbetssätt. Därav har förvaltningen tagit fram en byggarbetsmiljöstrategi som utgör en övergripande vägledning och underlag för ställningstagande inom byggarbetsmiljöfrågor. Den tydliggör förvaltningens ambitionsnivå och tolkning av byggherrens arbetsmiljöansvar.

För att följa upp hur det går mäter förvaltningen kontinuerligt olycksfallsfrekvensen, det vill säga antal olyckor med frånvaro per en miljon arbetade timmar. Förvaltningen mäter och följer även upp de olyckor och tillbud som klassificeras som allvarliga och anmäls till Arbetsmiljöverket.

4.2.2 Resultat

För 2025 hade förvaltningen som delmål att komma under en olycksfallsfrekvens på 7, ett mål som inte uppnåddes till då summeringen av olycksfallsfrekvensen, vid slutet av året, blev 10,9. Förvaltningen följer även upp de olyckor och tillbud som klassificeras som allvarliga och

anmäls till Arbetsmiljöverket, för 2025 hade förvaltningen som delmål att nå under 13 allvarliga olyckor och tillbud per miljon arbetade timmar. Detta mål uppnåddes då förvaltningen i slutet av året nådde en frekvens för allvarliga händelser på 8,1. Resultatet för 2025 visar positiva tendenser. Det är ett steg i rätt riktning men vi kan inte vara nöjda så länge vi har allvarliga händelser och olyckor på våra arbetsplatser. Bakom varje siffra i statistiken finns en eller flera drabbade. Varje händelse är en för mycket.

Förvaltningens verksamhet har i merparten av entreprenaderna lämnat bergdrivningsskedet för att gå in i nästa skede – betong och installationsskedet, som är mer komplext och personalintensivt. Det är en förändring som bland annat innebär att flera olika typer av arbetsmoment behöver pågå samtidigt och fler medarbetare utför arbete inom samma geografiska område. Planerings- och samordningsarbetet blir därmed mer omfattande och mer avancerat än i tidigare skeden, vilket troligen är den huvudsakliga förklaringen till att förvaltningen inte når det ena av delmålen inom arbetsmiljöområdet i år.

Förvaltningens intensiva arbete med att förbättra byggarbetsmiljöarbetet fortsätter enligt färdplan mot noll olyckor som sträcker sig mellan 2024-2027. Ett antal olika åtgärder inom de olika strategiområdena kultur, kompetens, kontroll och styrning samt organisation och arbetssätt har genomförts. Några exempel på förvaltningsgemensamma aktiviteter som genomförts under året inom ramen för färdplan mot noll olyckor följer nedan:

- Framtagande av nya arbetssätt, stödande material och utbildning kring regelförnyelsen inom arbetsmiljöområdet som trädde i kraft den 1 jan 2025.
- Kompetenshöjande insatser har genomförts under året och riktats till byggledare – framtagning av stödmaterial och utbildningar inom aktuella riskområden.
- Förstärkt uppföljningsrutiner av allvarliga händelser i ledningsforum av allvarliga händelser i syfte att öka förståelsen varför allvarliga olyckor och tillbud inträffar. Det har framför allt handlat om kommunikationsstöd till chefer samt implementering av förstärkta uppföljningsrutiner.
- En affischkampanj för stärkt säkerhetskultur har genomförts på alla förvaltningens arbetsplatser.

I år var det femte året i rad som förvaltningen deltog i Håll Nollans säkerhetspush. På de flesta av förvaltningens arbetsplatser genomfördes aktiviteter i syfte att komma samman för att samverka kring säkerhet. Det var stort engagemang och uppslutning i projekten, både bland beställare och entreprenörer. Även på kontoren vid Torsplan och Luma genomfördes säkerhetspush med engagerade medarbetare.

Förutom det förvaltningsövergripande förbättringsarbetet inom byggarbetsmiljöområdet så utförs ett systematiskt dagligt arbete inom beställarens projektorganisation för att göra förvaltningens arbetsplatser säkrare. Förvaltningens specialister inom arbetsmiljö tillsammans med projektchefer, byggledare teknik, projektledare, delprojektledare med flera



innehär en stor samlad kompetens och erfarenhet inom området som de bidrar med för att på olika sätt förbättra byggarbetsmiljön - varje dag.

5 Miljö

Kapitlet redogör för förvaltningens miljöarbete med fokus på att minimera klimatpåverkan, främja resurshushållning och skydda naturmiljön. Genom klimatkalkyler, krav på leverantörer, uppföljning av energianvändning och initiativ för cirkulära materialflöden styrs projekten mot långsiktigt hållbara lösningar. Resultaten visar på framsteg i flera områden, men också att fortsatt arbete krävs för att nå uppställda klimat- och miljömål.

5.1 Hållbarhetsarbete i projektering och tidiga skeden – Avdelning Väst

Hållbarhetsarbetet på avdelning Väst har under året fokuserat på tre bygghandlingsuppdrag samt systemhandling för ny depå. Arbetstempot har varit högt och hållbarhetsgruppen har vuxit för att möta projektets behov. Arbetet har inriktats på att säkerställa att projekteringen sker i enlighet med krav på anläggningen och åtaganden från MKB Järnvägsplan och MKB Miljöprövning. Arbetet har bedrivits i nära samverkan med andra grupper inom projektet, med särskilt fokus på att tidigt identifiera och minimera risker inför entreprenadskedet. Inom bygghandlingsprojekteringen har framtagandet av förfrågningsunderlag (FU) påbörjats, och ett antal FU för arbetstunnlar och geokonstruktion är i skrivande stund ute på räkning. Förberedande arbeten har genomfört en första entreprenad på Älvsjö IP. Arbetet med Systemhandling för ny depå har fortskridit enligt plan och ska granskas och slutlevereras i början av 2027.

Ett ytterligare uppdrag under året har varit att utveckla krav kopplade till klimat, produkt- och materialval samt hållbara leveranskedjor inför kommande upphandlingar av fordon och trafiksystem.

Avdelning Västs klimatstrategi fastställdes under det andra kvartalet och projektet har därefter arbetat med implementering och fortsatt arbete för att nå reduktionsmålet om 50 procent CO₂e. Klimatstrategin tydliggör ansvarsområden och mandat inom avdelningen. Exempel på områden med extra stort fokus under året är optimeringar av konstruktionen under projektering, framtagande av kravställda emissionsfaktorer samt en utredning kopplat till elektrifierade masstransporter.

Miljödomsansökan har slutförts och huvudförhandling i domstol ägde rum vecka 50 och 51. Dom väntas meddelas den 26 februari.

5.2 Grundvattenpåverkan

5.2.1 Styrning och mål

Förvaltningen arbetar systematiskt med att bedöma vilka effekter och konsekvenser verksamheten kan få på omgivningen till följd av grundvattennivåsänkning under bygg- och driftskede, samt bedöma behovet av skadeförebyggande åtgärder.

Innan byggskedet, i samband med tillståndsansökan, definieras utredningsområde för grundvattenpåverkan. Inom detta område utförs inventering och utredningar av grundvattenförhållanden, geologi, geoteknik, förekomst av föroreningar, samt natur- och

kulturvärden. Efter vidare utredningar definieras ett influensområde grundvatten, vilket innebär det område som kan påverkas av grundvattensänkning om inga skyddsåtgärder, utöver tätning av tunnel, genomförs. Det genomförs hydrogeologiska bedömningar av området sett till risk för grundvattenpåverkan, bedömning av behov av kontroller och mätningar samt kartläggning av objekt som är känsliga för grundvattennivåavsänkningar. Skadeförebyggande åtgärder utreds och projekteras, såsom tätning och skyddsinfiltration.

Under byggskedet genomförs mätningar och uppföljningar i enlighet med framtaget kontrollprogram, hantering av skyddsåtgärder, informationsinsatser samt klagomål- och skadehantering. Under driftskedet utvärderas resultat av mätningar och eventuellt genomförs fortsatt mätning. Hantering av eventuella permanenta skyddsåtgärder och skadereglering fortsätter.

Vid tunneldrivning i berg läcker det alltid in grundvatten från bergets vattenförande sprickor och svaghetszoner. I jord ovanför berget finns grundvattenmagasin och när grundvatten läcker in i tunneln finns det en risk att nivån sjunker i berg och grundvattenmagasin. I områden med sammanhängande lerområden finns det risk att marksättningar uppkommer om grundvattentrycknivån i friktionsjord under leran sänks av. För att motverka att grundvatten(tryck)nivån sjunker används skyddsinfiltration, vilket innebär att vatten fylls på i grundvattenmagasinet från markytan. På så sätt kan grundvattennivån upprätthållas på en acceptabel nivå trots att en del vatten läcker in i bergtunneln. För uppföljning av påverkan av grundvattenbortledningen har förvaltningen ett system, "Metria miljökoll", som används vid mätning, uppföljning, analys och rapportering av grundvatten mm. I systemet finns mätdata för grundvattennivåer, infiltrationsflöden, inläckageflöden och markrörelser (sättningar).

I miljödomarna anges villkor avseende mängd grundvatten som får läcka in till tunnarna. Inläckagevillkoren gäller för olika delsträckor och olika villkor gäller även för byggtiden respektive drifttiden. Inläckaget mäts kontinuerligt av entreprenören längs alla tunnlar, förvaltningen närvarar även vid mätningen.

För att avgöra ifall infiltration är nödvändig finns olika åtgärdsnivåer som avgör när en åtgärd ska vidtas.

Åtgärdsnivå 1 anger en normalt förekommande låg grundvattennivå och ett underskridande leder till en undersökning om orsakerna till detta. Underskridande av åtgärdsnivå 1 sker naturligt med jämna mellanrum.

Åtgärdsnivå 2 anger lägst tidigare förekommande naturliga grundvattennivå och föranleder åtgärder som består i att starta eller utöka infiltration av vatten eller andra åtgärder såsom ytterligare tätning i tunnarna. De erhållna miljödomarna ställer krav på att infiltration måste starta i de områden där grundvattenbortledning från grundvattenmagasin i jord pågår och där nivån sjunker under åtgärdsnivå 2.

Under 2021 omprövades inläckagevillkoren för en sträcka för tunnelbana till Arenastaden och dom med justerade inläckagevillkor för vissa sträckor under byggtiden meddelades i februari 2022.

En omprövning av byggtidens inläckagevillkor för tunnelbana till Nacka och Söderort utfördes under 2021–2022. Domen som erhöles i december 2022 innebär att inläckagevillkoren för hälften av delsträckorna gjorts om från begränsningsvärden till riktvärden.

Under 2023 påbörjades ytterligare en omprövning på tunnelbanan till Nacka och Söderort, den här gången för drifttidens inläckagevillkor. Ansökan lämnades in till domstolen i mars 2024 och dom meddelades i april 2025. I domen meddelas begränsningsvärden för inläckage till berganläggningarna under driftskedet, uppdelat på definierade delsträckor.

Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet/grundvattenbortledning för tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö lämnades in till domstolen i december 2024. Under december 2025 genomförs huvudförhandling och dom förväntas meddelas i februari 2026.

5.2.2 Resultat

5.2.2.1 Skyddsinfiltration

Antal underskridanden av åtgärdsnivå 2 och antal infiltrationsanläggningar i drift i de olika projekten inom förvaltningen under 2025 presenteras i Tabell 2 nedan. Avseende rapporteringen av åtgärdsnivå 2 så räknas varje månad som åtgärdsnivå 2 underskrids i en mät punkt som ett underskridande. Antalet i tabellen motsvarar således i snitt 20 stycken per månad. Många av de underskridandena som skett har haft naturliga orsaker på grund av de ovanligt låga grundvattennivåerna under våren och sommaren. Där tunnelbanan har orsakat nivå sänkningar har infiltration påbörjats omgående och kraven i miljödomarna har därför innehållits. För att åtgärda underskridanden av åtgärdsnivå 2 har förvaltningen haft totalt 54 infiltrationsanläggningar i drift under året. Antalet motsvarar antalet infiltrationspunkter, där infiltration kan ske i flera rör i samma område.

Tabell 2. Antal underskridanden av åtgärdsnivå 2 för grundvattennivåer som anges i respektive projekts miljödom under 2025.

Infiltration under 2025	Antal
Antal gånger infiltration inte startats enligt krav i miljödomar	0
Antal underskridanden åtgärdsnivå 2 under 2025	254
Antal platser/områden där åtgärdsnivå 2 underskridits under 2025	34
Antal infiltrationsanläggningar i drift under 2025	54

5.2.2.2 Inläckage till tunnel

För respektive tillstånd finns generellt provotidsvillkor som riktvärden för inläckage till olika delsträckor.

Arenastaden

Delsträcka 1: För delsträcka 1 färdigställdes bergguttaget under oktober 2025. Inläckaget för delsträcka 1 har varierat under 2025. Under januari var det rullande 4-månadersmedelvärdet för inläckage ca 110 l/min, därefter sjönk inläckaget under första halvan av året. Som lägst var det rullande 4-månadersmedelvärdet ca 95 l/min i juli. Under hösten steg inläckaget igen och i slutet av december 2025 var det rullande 4-månadersmedelvärdet ca 110 l/min. Inläckagevillkoret på 96 l/min har således inte kunnat innehållas under 2025. Arbeta med förbättring av inläckagemätningar, kontinuerlig uppföljning av förinjektering, där extra injekteringsskärmar utförts vid behov och efterinjektering i form av punktinsatser har genomförts kontinuerligt under hela 2025. En aktiv dialog med tillsynsmyndighet angående situationen har pågått under hela året.

Delsträcka 2: Inläckaget i delsträcka 2 under 2025 har ökat allt eftersom fortsatt bergdrift utförts. För december månad var det rullande 4-månadersmedelvärdet för inläckage ca 350 l/min, vilket är under villkoret på 391 l/min. I slutet av december 2025 kvarstår ca 4 m berg i servicetunneln och ca 60 m berg i spårtunnlarna att spränga ut. Inläckagevillkoret för delsträcka 2 har innehållits under 2025.

Akalla Barkarby

Villkoret om 520 l/min som rullande 4-månadersmedelvärde har innehållits under hela 2025.

Depå

Villkoret om 257 l/min som rullande 4-månadersmedelvärde har innehållits under hela 2025.

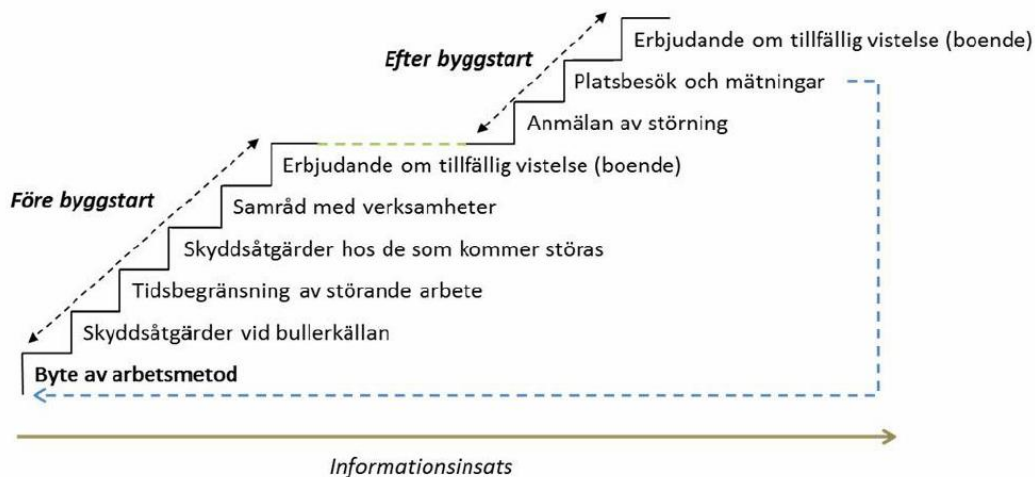
Nacka Söderort

För alla delsträckor som listas i domen har villkoren som rullande 4-månadersmedelvärde innehållits under hela 2025.

5.3 Omgivningspåverkan

5.3.1 Styrning och mål

Arbetet med omgivningspåverkan är förebyggande för att minimera störningar och risker för skador, samt för att uppfylla villkoren i miljödomarna. Olika åtgärder vidtas för att minska påverkan före byggstart och under byggtiden vilket beskrivs i Figur 3.



Figur 3. Störningstrappa som beskriver åtgärder för att minska påverkan för boende och verksamheter.

5.3.1.1 Luftburet buller

Innan byggskedet beräknas förväntade bullernivåer och det genomförs samråd med myndigheter, fastighetsägare och verksamheter. Villkor erhålls enligt miljödom vilka utgör underlag för entreprenadkraven samt upprättande av kontrollprogram.

Under byggskedet genomförs bullermätningar, informationsinsatser till omgivningen, kontroller, skyddsåtgärder samt erbjudande om tillfälligt vistelse. Entreprenören tar fram en hållbarhetsplan som beskriver deras arbetssätt och bullerutredningar inför nya arbeten.

Avsteg avseende villkor för luftburet buller hanteras i enlighet med miljödom med tillsynsmyndigheten. Arbeten som medför luftburet buller som överskrider riktvärden i miljödomen får, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07:00-19:00. Andra avvikelser från riktvärdena får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Arbeten som genererar luftburet buller som överskrider miljödomarnas riktvärden under kvällstid (kl. 19:00 – 22:00), nattetid (kl. 22:00-07:00) eller under helger och röda dagar utförs i begränsad omfattning efter att andra alternativ utretts enligt Figur 3. I dessa fall görs särskilda överväganden i samråd med tillsynsmyndigheten. Detta är nödvändigt bland annat vid arbeten som inte kan delas upp över flera dagar, till exempel stora gjutningar eller för att begränsa störningar på befintlig kollektivtrafik.

5.3.1.2 Stomljud

Borrningar under jord skapar vibrationer som sprider sig genom berget och hörs i byggnader ovanför. Detta kallas för stomljud och kan upplevas som ett vibrerande, monotont och dovt ljud. Till skillnad från luftburet buller kan stomljudsbuller inte begränsas med bullerdämpande åtgärder vid källan.

På samma sätt som för luftburet buller får arbeten som medför stomljud som överskrider riktvärden i miljödomen, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07:00-22:00. Andra avvikelser från riktvärdena får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

5.3.1.3 Tillfällig vistelse

Förvaltningen erbjuder tillfällig vistelse som en sista utväg vid störningar (luftburet buller eller stomljud), exempelvis när det inte går att dämpa vid källan, byta arbetsmetod eller göra ytterligare åtgärder. Ibland har förvaltningen erbjudit alternativ till de som inte accepterar erbjudande om tillfällig vistelse, som brusreducerande kåpor.

5.3.1.4 Vibrationer och kulturmiljö

Förvaltningen strävar efter att alla störningar ska minimeras så långt som möjligt och att de personer som ändå berörs av störningar i god tid innan informeras om störningens art, förväntade varaktighet etcetera.

Vibrationsmätare sätts kontinuerligt upp på representativa byggnader längs med tunnelfronterna och bullermätningar utförs vid fasader intill byggarbetsplatser och vid störningsärenden. Detta för att kontinuerligt hålla koll på att riktvärdena innehålls och störningar minimeras. För redovisning av mätresultat från vibrationsmätningar används ett webbaserat system i vilket sprängningarna kan följas i realtid. Systemet möjliggör därmed att snabbt anpassa produktionen för att inte överskrida riktvärden. Automatisk mätning och överföring av data genomförs avseende dessa mätningar.

Förvaltningen arbetar enligt svensk standard och har systematiska och förebyggande arbetssätt för att hantera vibrationer. Innan byggskedet tas inventerings- och besiktningsområde fram. Inventering, kartläggning av markförhållanden samt grundläggning genomförs. Riskanalys för vibrationsalstrande arbeten tas fram. Objekt som är känsliga på grund av vibrationer utreds. Förbesiktning genomförs. Under byggskedet utförs mätningar av vibrationer, styrning av sprängning och spontning, informationsinsatser och sprängttjänst, samt klagomål- och skadehantering. Efter byggskedet utförs efterbesiktning inom inventeringsområdet samt skadereglering.

Förvaltningen har en intern karttjänst för planering och uppföljning, där mätpunkter från mätningar förs in i karttjänsten för att på så sätt enkelt kunna visualisera framdriften för samtliga som arbetar inom förvaltningen. Karttjänsten byggs löpande ut med mer information och funktionalitet.

Det genomförs även sättningskontroller inom områden med lera där det finns sättningskänsliga objekt. Kontrollerna utförs för att ge underlag för eventuell skadereglering. Det påbörjas mätningar före byggtiden för att erhålla referensvärden och information om eventuella pågående sättningsrörelser.

I inventeringen kartläggs byggnader med kulturvärde som finns inom det definierade inventeringsområdet. Utifrån detta identifieras byggnader som har så känsliga kulturvärden att särskilda kontrollprogram behöver tas fram inför byggskedet (baserat på en åtgärdsplan som är inriktad på att undvika eller minimera de risker som prognosticerad vibrationspåverkan innebär för dessa kulturbyggnader). De byggnadsspecifika kontrollprogrammen upprättas efter samråd med fastighetsägare och tillsynsmyndighet för de byggnader som kräver någon form av temporära eller permanenta åtgärder inför eller under tiden som de berörs av tunnelbaneutbyggnadens vibrationsalstrande arbeten.

5.3.2 Resultat

De samråds- och tillståndprocesser som sker mellan förvaltningen och tillsynsmyndigheterna dokumenteras i samråds- och tillståndshandlingar. Dessa dokument är allmänna handlingar och kan begäras ut för att få mer detaljerad information. Klagomål inkommer till förvaltningen och de hanteras och åtgärdas löpande efter behov. Det har inte inträffat några större händelser som föranlett extra mycket klagomål eller problem under året.

5.3.2.1 Luftburet buller

Arbeten ovan jord, i öppna schakt och nära tunnelmynningar kommer och går under utbyggnadens olika skeden, beroende på hur produktionsplaneringen ser ut i de olika entreprenaderna. Dessa genererar mer eller mindre buller och produktionen planeras för att följa miljödomarnas villkor så långt det är möjligt. Bullrande arbeten nattetid och helger kan ibland inte undvikas. Under 2025 förekom exempelvis dygnet-runt arbeten med glidformsgjutning i Stigbergsparken, samt betonggjutningsarbeten vid Sockenplan.

5.3.2.2 Stomljud

Tunnelbaneutbyggnadens södra del genomförde sin sista sprängning för tunnel i början av året och därmed börjar stora delar av anläggningen bli färdigutsprängd. Det har dock förekommit kompletterande sprängningar i olika områden, till exempel vid Stigbergsparkens schakt.

Tunnelbaneutbyggnadens norra delar är också i stort färdigutsprängt, men det i projekt Arenastaden-Odenplan finns en mindre mängd tunneldrivningen kvar i Solna. Under Vasastaden har sprängningsarbetena för anslutning till grön linje färdigställts. Tunneln under Vasastaden går förhållandevis ytligt men har inte inneburit någon markant ökning av klagomål. Dock har det förekommit en del klagomål på stomljud som visat sig vara relaterade till spårtrafiken på befintlig grön linje, det vill säga inte relaterade till förvaltningens arbeten.

5.3.2.3 Tillfällig vistelse

Arbeten inom utbyggnaden av tunnelbanan har under olika perioder av året påverkat boende och verksamheter i närområdet. Förvaltningen har vid upprepade tillfällen gått ut med information genom sociala medier, nyhetsbrev och sms. Många hushåll har fått erbjudande om tillfällig vistelse utskickad sedan tidigare och har inte fått nya utskick under 2025.

Erbjudandet kvarstår, men gäller bara under de perioder som hushållet är utsatt för buller enligt kriterier i miljödomen om ingen särskild anledning för tillfällig vistelse finns.

Antal inkomna störningsanmälningar och hushåll som accepterat tillfällig vistelse presenteras i Tabell 3.

Tabell 3 Antal hushåll som har erbjudits respektive acceptera tillfällig vistelse under 2025.

Tillfällig vistelse under 2025	Antal
Antal inkomna störningsanmälningar under 2025	299
Hushåll som har accepterat tillfällig vistelse under 2025	44

Majoriteten av hushåll som har accepterat erbjudandet om tillfällig vistelse ligger i området för projekt Depå (21st) med anledning av sommaravstängningen 2025 och risken för arbete dygnet runt. I samband med detta har ljudmätningar utförts, även i förebyggande syfte för att ta fram mer detaljerade bullerprognoser och som underlag till avstegsansökan.

5.3.2.4 Vibrationer och kulturmiljö

Under 2025 har förvaltningen utfört kontroller (exempelvis uppsatta vibrationsmätare och gipsvakter) enligt 35 kontrollprogram. Det har omfattat mellan- och slutkontroller på åtgärder och uppmätta larmvärden inom 35 kontrollprogram i tunnelbanan till Arenastaden. Det innefattar tre kyrkor - Gustav Vasa, Hagalund och Solna kyrkor. Det har även fortsatt genomförts åtgärder enligt kontrollprogram för markarbeten och träd intill byggnadsminnet Gammelgården vid Karolinska institutet.

Inga uppkomna förändringar har noterats. I Tabell 4 presenteras antal kontrollprogram för kulturbyggnader och antal åtgärder/kontroller som har genomförts.

Tabell 4 Antal kontrollprogram för kulturbyggnader och antal åtgärder/kontroller som har genomförts enligt dessa under 2023.

Kontroller av kulturbyggnader under 2025	Antal
Kontrollprogram för kulturbyggnader som har tagits fram	0
Känsliga byggnader där åtgärder/kontroller har genomförts enligt byggnadsspecifikt kontrollprogram	35

Under året har förvaltningen genomfört inventeringar för steg 2 och 3 inom Åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader för tunnelbana till Älvsjö. Listan sammanställd i steg 1 omfattande 210 byggnader med kulturhistorisk klassificeringen grön eller blå samt byggnader skyddade i detaljplan och kyrkliga kulturminnen. Efter riskanalys återstod 62 byggnader för fortsatt översiktlig inventering i steg 3. Efter sammanställning av inventeringsresultat och uppdatering i produktionsplanering har ytterligare 54 byggnader

kunnat avföras, så att endast 8 byggnader återstår för fortsatta fördjupande inventeringar i enlighet med åtgärdsplanens fjärde steg.

Under året har förvaltningen även haft samrådsmöten kring åtgärdsprogram med svenska kyrkan, länsstyrelsen och offentliga fastighetsägare.

5.4 Hantering av dag- och länsvatten

5.4.1 Styrning och mål

På etableringsområdena uppstår dagvatten och läns hållningsvatten som behöver hanteras på ett planerat och genomtänkt sätt.

Dagvatten är tillfälligt förekommande, avrinnande vatten på markytan eller på en konstruktion. Förvaltningen har identifierat följande steg för dagvatten som behöver omhändertas och eventuellt ledas till dagvattennätet:

1. Undvika att vatten uppstår och behöver hanteras, genom att endast hårdgöra nödvändiga ytor på etableringsområdena.
2. Infiltrera dagvatten inom etableringsområdet eller närområdet där det är tekniskt möjligt.
3. Leda vattnet till dagvattennätet, under förutsättning att vattenkvaliteten inte överskrider riktvärden för utsläpp till recipient.
4. Leda vattnet till spillvattennätet, i det fall att vattnet överskrider riktvärden för utsläpp till recipient.

Länshållningsvatten är det vatten som uppstår vid arbeten med tunneldrivning eller schaktning. Vattnet består av en blandning av inläckande grundvatten och processvatten (till exempel spolvatten för borrhögarna). Tunneldrivningens främsta påverkan på vattenkvaliteten består av förhöjt pH (från kalkbaserade injekteringsmedel), höga partikelhalter (borrkax) och förhöjda koncentrationer kväve (från sprängmedlen). Vattnets pH och partikelhalter behandlas i mobila reningsanläggningar på arbetsplatserna och avleds därefter till kommunala avloppsreningsverk, som kan behandla de förhöjda kvävehalterna.

De mobila reningsverken på arbetsplatserna ska också alltid separera olja som kan ha förorenat länshållningsvattnet. Vissa av reningsverken har även behövt byggas ut med steg för att minska mängden sexvärdigt krom i vattnet, som kommer från kalkbaserade injekteringsmedel.

Poly- och perfluorerade akrylsubstanser (PFAS), även s.k. högfluorerade ämnen, är en grupp ämnen som förekommer i grund och ytvatten, som därmed förflyttas genom förvaltningens verksamhet. Bakgrundshalten i Stockholmsområdets grundvatten varierar mellan olika platser. Eftersom byggverksamheten flyttar på grundvattnet och dess föroreningar, behöver förvaltningen ibland även rena PFAS i länshållningsvattnet från vissa platser.

Vattenprovtagning av länshållningsvattnet sker veckovis och flödesproportionellt under hela entreprenadtiden. Prover skickas till analyslaboratorium för kemisk analys av ett tjugotal parametrar. Analysresultaten jämförs med Stockholm Vatten och Avfalls riktvärden och eventuellt aktuell ledningsägares riktvärden om de skiljer sig. En pågående dialog om rening och föroreningar finns mellan förvaltningens handläggare, entreprenörernas handläggare, ledningsägarna och tillsynsmyndigheterna.

5.4.2 Resultat

Under 2025 har många entreprenader avslutat sina sprängningar och tunnelarbeten och fått en förbättrad vattenkvalitet. Övervägande andel entreprenader har vid årets slut så låga kvävenivåer att reningsverken inte vill ta emot vattnet, men för höga nivåer för att släppa vattnet till recipienterna. Dialog med kommuner och ledningsägare om hur detta ska hanteras sker entreprenadvis. SVOA har även bjudit in Stockholms stad och förvaltningen på förvaltningsövergripande nivå till en workshopserie om vattenhanteringen som löpt på under 2025 och avslutades i november. Förutom att diskutera vart vattnet ska ledas när byggandet nått en ny fas har också flera delprojekt börjat planera sin vattenhantering i övergången till permanenta vattenanläggningar (VA-stationer) som lämnas över till trafikförvaltningen. Reningsanläggningarnas kapacitet är fortsatt en stor fråga i pågående entreprenader, överlämning mellan entreprenader samt i planeringen för slutskede.

De flesta entreprenader avleder fortfarande länshållningsvattnet till reningsanläggningar, men alternativ undersöks på flera håll. Ingen entreprenad har under 2025 kopplat över vatten från den mobila reningsanläggningen från spillvattennät till dagvattennät eller direkt till recipient.

Under 2025 har runt 900 000 m³ vatten släppts till spillvattenedningar och gått till SVOA:s och Käppalas reningsanläggningar, vilket är en minskning från 2024. Utsläppen till recipient (direkt eller via dagvattenledning) i samråd med tillsynsmyndighet rapporteras vara 106 973 m³, men alla utsläpp är inte försedda med flödesmätare vilket gör att det faktiska utsläppet är större. De entreprenörer som lyckas recirkulera vatten har tillsammans recirkulerat en volym av cirka 17 770 m³ under 2025.

I Högdalen har vattnet recirkulerats helt och kvävefria sprängmedel har använts, resultaten har summerats som erfarenhetsåterföring till projekt Älvsjö-Fridhemsplan. Entreprenaden i Högdalen har den lägsta medelhalten av kväve över året av det vatten som skickas till spilledning, 4,9 mg/l, och har i december fått godkänt att koppla om vattnet till recipient.

Fler entreprenader arbetar med att kunna koppla om sitt vatten då vattnet får allt bättre kemisk kvalitet. De ämnen som fortfarande kan sticka ut är generellt krom och nickel.

Diskussioner med SVOA om PFAS hålls också i stor utsträckning på förvaltningsövergripande nivå, under 2025 har analyser, rapporteringsgränser och summeringsmetoder varit återkommande, utöver halter och eventuell rening. Gemensamt hittas de åtgärder förvaltningen kan vidta som ger störst effekt på halten PFAS som skickas

till SVOA:s reningsverk. I och med detta har entreprenad 3711 Hagastaden köpt in PFAS-rening som installerades augusti/september 2025 och arbetat med att trimma in anläggningen. I samband med installationen byttes leverantör av vattenrening i entreprenaden och intrimningen har haft en del motgångar i både utrusning och förutsättningar i form av hög vattenvolym och höga halter suspenderat material.

Även i entreprenaden Södra Hagalund har PFAS diskuterats med Solna Vatten och Solna Stad. Halterna har legat på en relativt hög nivå och entreprenaden har under 2025 fått krav på PFAS-rening från Solna Vatten. Reningsanläggning är beställd och installeras under 2026.

Tabell 5 för redovisas medelhalter av analyser på veckosamlingsprov för vatten som gått till spillvattenledningar 2025, samt den volym veckosamlingsproverna representerar, så som det rapporterats under året. Siffran för PFAS-11 är det som diskuterats, då olika sätt att rapportera ger olika summering

Tabell 5 Medelhalter veckosamlingsprov under 2025 samt den volym som representeras.

	Medelvärde 2025	Volym som provtagningen motsvarar
Totalkväve	15,37 mg/l	948 590 m ³
PFAS-11	0,0667 µg/l (66,7 ng/l)	291 583 m ³

5.5 Hantering av massor

5.5.1 Styrning och mål

Region Stockholm, genom förvaltning för utbyggd tunnelbana, strävar efter att alla bergmassor ska cirkuleras på marknaden. Bergmassorna från delprojekten kan efter beredning användas inom projektet eller transporteras till mottagare där berget bearbetas till andra fraktioner och används inom olika områden inom samhällsbyggnadssektorn. Den strävan är en del av den strategi för hantering av massor i Stockholms län som Länsstyrelsen, Region Stockholm, StorSTHLM, Trafikverket och Stockholm Stad beslutat om¹.

Förvaltningen har en masshanteringsplan som syftar till att redovisa de berg- och jordmassor som uppstår inom tunnelbaneutbyggnaden, länets behov av bergmassor samt möjliga användningsområden. Masshanteringsplanen utgör underlag för hur delprojekten ska hantera uppkomna massor och är även ett led i att förtydliga hur de massor som utbyggnaden av tunnelbanan genererar bör hanteras i enlighet med de övergripande målen i Strategi för hantering av massor i Stockholms län.

Hantering av jordschaktmassor styrs av massornas miljötekniska klassificering och tekniska kvalitet samt möjliga användningsområden inom eller utanför projektet.

¹ Strategi för hantering av massor i Stockholms län [[Strategi för hantering av massor i Stockholms län - 2023 | Länsstyrelsen Stockholm](#)]

Grundprincipen är att användning av de jordschaktsmassor som uppkommer i projektet inte ska bidra med föroreningar till områden som har klassificerats som renare.

Jordschaktsmassor som uppkommer i de enskilda entreprenaderna ska, där så är möjligt, i första hand användas inom entreprenaden. I andra hand användas inom annan entreprenad i projektet. I tredje hand ska massorna transporteras till godkänd mottagare. Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas vid hantering av jordschakts- och fyllnadsmassor.

5.5.2 Resultat

Tunnelbaneutbyggnaden producerar stora mängder massor och masshanteringen är en viktig fråga för förvaltningen då hanteringen står för en betydande del av utbyggnadens kostnadsmassa samt klimatpåverkan.

5.5.2.1 Bergmassor

I Stockholms län finns ett stort behov av bergmassor till infrastruktur och bostadsbyggande och under kommande år förväntas ett underskott att uppstå. Region Stockholm har under 2025 fortsatt arbeta aktivt för en cirkulär och hållbar masshantering inom regionen. Användningen av bergmassor från projekten har fortsatt omgärdats av osäkerheter kring hur olika verksamhetsutövare och tillsynsmyndigheter klassificerar bergmassorna. Förvaltningen för en aktiv dialog med vägledande myndigheter om vilka åtgärder som behövs för att öka användningen. Under året har förvaltningen bland annat bidragit till Region Stockholms svar på Naturvårdsverkets regeringsuppdrag kring att ta fram Riktlinjer för resurseffektiv hantering av massor av entreprenadberg från bygg- och anläggningsprojekt. Region Stockholm avstyrker Naturvårdsverkets förslag då Region Stockholm anser att vägledningen leder till att stora mängder berg riskerar att klassas som avfall utan grund.

Förvaltningen har under 2025 totalt hanterat och transporterat 379 215 ton bergmassor till olika krossanläggningar.

Hanteringen av berg innehållande sulfider är fortsatt en av tunnelbanans största frågor. Då det idag inte finns nationella, regionala eller lokala riktlinjer för hantering av berg innehållande sulfider, som är anpassade till infrastrukturen, har riktvärden tillämpats som tagit utgångspunkt i riktlinjer utvecklade för gruvindustrin. Detta har skapat en stor oro i branschen för att använda entreprenadberg innehållande sulfider, då inget tydligt regelverk finns. Denna brist på tydliga regelverk innebär en stor negativ miljöpåverkan eftersom en cirkulär bergshantering därmed förhindras genom att driva fram onödigt långa transporter till deponering av en idag fullt användbar produkt. Det leder även till stora fördyringar med negativa ekonomiska konsekvenser som följd. I tunnelbanans projekt har detta resulterat i problem med att lämna bergmassor till olika upphandlade mottagningsanläggningar och exempelvis medfört byten av mottagningsanläggningar och utökad provtagning samt att berg behövt omtransporteras långa sträckor.

För att undvika deponering av bergmassor har Förvaltningen därför haft en egen terminal dit berg transporterats för vidare förädling och certifiering. De förädlade och certifierade

produkter har därefter tagits tillbaka in i olika delprojekt inom både avdelning Söder och Norr. Under 2025 har 144 700 ton tagits tillbaka in i våra egna projekt från vår egen terminal.

2022 tog förvaltning för utbyggd tunnelbana ett initiativ till ett storskaligt laktest. Testet finansieras av förvaltningen och genom medel från Region Stockholms anslag för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling. Testet är utformat med verklighetstroga förhållanden och undersöker försurnings- och metallurlakningspotentialen hos entreprenadberg och om det kan leda till miljörisker för omgivningen. En delrapport publicerades 2024 där de slutsatser som dittills kunde dras var att normal hantering av krossade bergmassor inte utgör någon risk för försurning eller urlakning. Därmed ser vi inte någon risk för negativ miljöpåverkan under en tidsperiod motsvarande testtiden.

Under 2025 fick förvaltningen beviljat ytterligare medel ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling, för att fortsätta testet ytterligare 2 år vilket gör att det kommer att avslutas sommaren 2026.

För att skapa goda förutsättningar för recirkulering och lokalt omhändertagande av massor för kommande utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö förs en löpande dialog med Stockholms Stad för att identifiera lösningar för hur de massor som genereras kan hanteras på ett resurseffektivt sätt.

5.5.2.2 Jordmassor

Generellt sett har mängden hanterade jordmassor minskat i och med att större delen av entreprenaderna inom förvaltningen har gått in i ett nytt skede. Det har ändå påträffats fall av förorenade jordmassor. I Tabell 6 nedan presenteras mängden jordmassor och hur dessa hanterats under 2025.

Tabell 6 Hantering av jordmassor under 2025, uppdelat i återanvändning av jordmassor inom entreprenaden, inom projektet, och samt deponerade jordmassor.

Hantering av jordmassor under 2025	Total schaktmängd [ton]
Återanvända jordmassor inom entreprenaden	50
Återanvända massor inom andra delar av projektet	50
Jordmassor som har skickats till mottagare med klassificering <MKM	42 344
Jordmassor som levererats till mottagningsanläggning som inte överskrider klassificeringen farligt avfall (mellan MKM-FA)	3011
Mängd jordmassor som har skickats till mottagningsstation med klassificering >FA	1007

5.6 BREEAM Infrastructure (f.d. CEEQUAL)

5.6.1 Styrning och mål

Förvaltningen använder hållbarhetscertifieringssystemet BREEAM Infrastructure (före detta CEEQUAL) i arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan. BREEAM Infrastructure är utvecklat för att förbättra hållbarhetsprestandan i infrastrukturprojekt och tillhandahålls av BRE Group med säte i Storbritannien. Det är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av hållbarhetsfrågor och används för att mäta hållbarhetsprestanda i projekten. BREEAM Infrastructure -systemet kompletterar miljöledningssystemet enligt ISO 14001 på ett bra sätt eftersom det är anpassat efter anläggningsprojekts olika skeden.

I oktober 2022 ändrade BRE namnet på CEEQUAL till BREEAM Infrastructure.

Förvaltningen använder tidigare version (5.2) av verktyget på avdelning Norr och Söder och hänvisar till verktyget som "CEEQUAL". På avdelning Väst och i framtida uppdrag används version 6 och verktyget hänvisas till som "BREEAM Infrastructure".

BREEAM Infrastructure är ett tredjeparts certifieringssystem som bedömer och betygsätter hur väl anläggningsprojekt har hanterat hållbarhetsfrågor. BREEAM Infrastructure syftar till att uppmuntra beställare, projektörer och entreprenörer till att integrera hållbarhetsarbetet i projektering och byggande för att förbättra projektets hållbarhetsprestanda. Arbetssättet enligt BREEAM Infrastructure möjliggör uppföljning under hela projektgenomförandet, mätning av projektets hållbarhetsprestanda samt bidrar till att driva på projektens hållbarhetsarbete. Det är ett bevisbaserat självutvärderingssystem där alla bevis ska styrkas med dokumentation. Dokumentation är därför en viktig parameter i projekten, inom alla områden och skeden. Vid certifiering verifierar BRE motiveringar, bevis och poäng samt utfärdar certifikat.

BREEAM Infrastructure innehåller samtliga hållbarhetsaspekter inom miljö och socialt ansvar, som anses vara relevanta för anläggningsprojekt. Se de olika kapitlen för version 5.2 och version 6 i Figur 4 respektive 5.



Figur 4. Samtliga kapitel i CEEQUAL version 5.2. (kapitel 1, projektstrategi, är ett frivilligt kapitel som har avgränsats bort för förvaltningen). Används inom avdelning Norr och Söder.



Figur 5. Samtliga kapitel i BREEAM Infrastructure version 6.0. Används inom avdelning Väst.

Enligt BRE Groups kartläggning finns direkt korrelation mellan åtta av 17 av FN:s globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030) och BREEAM Infrastructure. Dessutom bidrar BREEAM Infrastructure till att uppnå ytterligare fem mål och BREEAM Infrastructure har ett begränsat eller indirekt bidrag till de övriga tre målen.

Förvaltningen har sedan 2017 ett övergripande hållbarhetsmål som lyder:

”Hållbarhet ska vara en integrerad del i utbyggnad av nya tunnelbanan motsvarande minst nivån Very good i Ceequal”

5.6.2 Resultat

Under 2025 har två verifieringar av avslutade tunnelentreprenader genomförts, Kungsträdgården och Järla, bägge externt med BRE:s verifierare och bägge nådde över 80 procent. Även Barkarby har under slutet av 2025 börjat planera sin verifiering, som sker i början av 2026.

Många entreprenader har ett pågående aktivt arbete och några kan under 2025 se att målnivån om minst 60 procent kommer att uppnås, andra kan se att det är möjligt. Entreprenören för tunnelarbeten i Sickla och Järla har inte arbetat aktivt med Ceequal på grund av resursbrist, där har i stället förvaltningens anställda assessor fått göra allt arbete åt entreprenören. I Barkarby har sedan tidigare hävning av kontrakt funnits beslut om att arbetet ligger hos förvaltningen i stället för entreprenören, för att få ett sammanhängande resultat trots hävningen. I Hammarby kanal finns ett problem i arbetet kring dokumenthantering och entreprenörens policy vilket försvårar arbetet.

Vissa entreprenader för bygg-, installations- och BEST-arbeten är under uppstart och strukturen för arbete med certifieringen håller på att sättas.

Avdelning väst har haft möte med BRE för att hitta bästa möjliga arbetssätt framåt och även strategiska möten har hållits med BRE för att förvaltningen ska hitta förbättrade arbetssätt.

5.7 Ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan

5.7.1 Styrning och mål

Förvaltningens övergripande klimatmål är att klimatpåverkan från utbyggnaden ska reduceras med 25 procent under projektens genomförande. Målet är en del av Region Stockholms styrning av utsläppsminskningar och följs upp genom förvaltningens verksamhetsplan, projektspecifika mål, krav i upphandlingar samt en löpande sammanställning av genomförda klimatåtgärder i entreprenaderna.

Tunnelbanan till Älvsjö har, med hänsyn till projektets senare start och utvecklingen inom klimatkrav och materialval, ett projektspecifikt mål om minst 50 procents reduktion av anläggningens totala klimatpåverkan jämfört med en basnivå där 2015 års emissionsfaktorer tillämpas på de materialmängder som följer av gällande handling i respektive projektfas.

Arbetet för att nå klimatmålen innebär att projektledning, projektörer och entreprenörer systematiskt identifierar tekniska lösningar, metoder och materialval som minskar utsläppen utan att göra avkall på funktion, kvalitet eller säkerhet. Genom att synliggöra klimatpåverkan i kalkyler och beslutsunderlag tydliggörs vilka åtgärder som ger störst effekt i olika skeden. En viktig utgångspunkt är att reducera klimatpåverkan från betong genom rätt dimensionering och rätt material på rätt plats, så att onödiga marginaler och överhållfasthet undviks. Styrningen fokuserar därför inte enbart på klimatförbättrade recept, utan även på tidiga krav- och projekteringsval som minskar materialåtgång och möjliggör robust produktion och uppföljning.

Uppföljningen under 2025 har också tydliggjort strukturella utmaningar. I flera större entreprenader har ökade materialmängder, förändrade förutsättningar och mer detaljerade beräkningar lett till ett högre klimatavtryck i absoluta tal, även när klimatåtgärder genomförs enligt kontrakt. Detta illustrerar en utmaning med relativa klimatmål: den procentuella måluppfyllelsen kan vara oförändrad samtidigt som faktiska utsläpp ökar. Insikterna är viktiga för att utveckla prognosmetoderna och säkerställa ändamålsenlig styrning av klimatpåverkan.

Förvaltningen mäter reduktion av klimatpåverkan genom att sammanställa klimatnyttan (koldioxidekvivalenter, CO₂e) från genomförda åtgärder och relatera den till den klimatpåverkan som skulle ha uppstått utan åtgärder. Målsättningen är att åtgärderna fram till driftsättning sammantaget ska motsvara minst 25 procent av den totala klimatpåverkan.

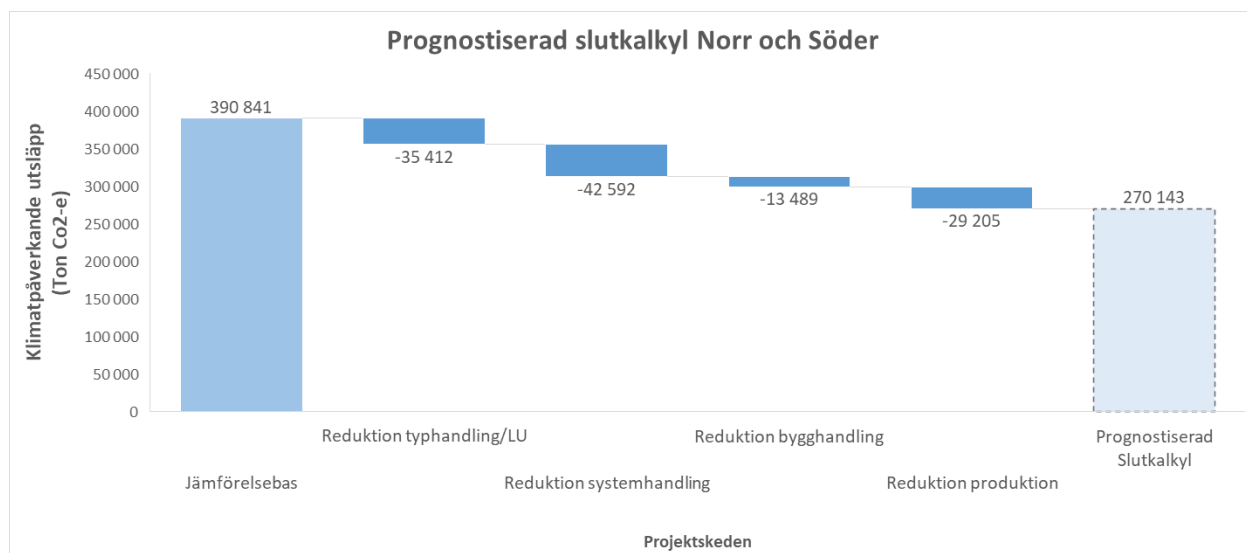
5.7.2 Resultat

Under 2025 har arbetet med att systematiskt identifiera, besluta och implementera åtgärder för reducerad klimatpåverkan fortsatt inom flera entreprenader och projekt. Klimatarbetet har utvecklats så att klimatfrågan successivt integreras i ordinarie styrning och uppföljning, från projektering och inköp till produktion och uppföljning i entreprenad. I flera entreprenader sker detta genom återkommande klimatavstämningar och tydligare arbetssätt för att prioritera åtgärder samt säkra att de omsätts i kravställning, beställningar och genomförande. Detta har tydliggjort vikten av att involvera inköpsfunktionen tidigt, så att klimatkrav, val av produkter och leverantörer samt underlag som miljövarudeklarationer (Environmental Product Declarations, EPD) kan kopplas till produktionsplanering och praktisk tillämpning. I vissa delar har arbetet fortfarande varit i uppstarts- eller planeringsfas, men en tydlig rörelse mot mer regelbunden hantering kan ses, exempelvis genom att klimatpåverkan lyfts i kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöarbetet (KMA) och att klimatavstämningar samordnas med etablerade mötesstrukturer.

Av de 38 projekt som omfattas av delmålet om ett systematiskt arbete för att minska växthusgasutsläpp bedöms cirka 63 procent uppnå målet, medan cirka 37 procent inte når måluppfyllnad. Måluppfyllnaden är förbättrad jämfört med tertialrapport 2 (T2) 2025. Samtidigt visar uppföljningen att cirka 44 procent av projekten bedriver ett aktivt klimatarbete i nuläget, medan ungefär 20 procent befinner sig i uppstartsfas. För de 14

projekt som inte når delmålet är den huvudsakliga orsaken brister i uppföljning och dokumentation, snarare än att åtgärdsarbete saknas helt.

Den samlade prognosen för projekt på avdelning Norr och Söder anger att den totala klimatpåverkan för den färdigställda framtida anläggningen bedöms hamna på drygt 270 000 ton CO₂e. Jämfört med jämförelsebasen (cirka 389 000 ton CO₂e) motsvarar genomförda och planerade reduktionsåtgärder en minskning på drygt 30 procent, eller knappt 120 000 ton CO₂e (se Figur 6). Reduktionerna uppstår i tidiga skeden och kompletteras i bygghandlingsskedet och under produktion. Figur 6 visar hur reduktionsbidragen stegvis sänker den prognostiserade slutkalkylen från jämförelsebas till slutnivå.



Figur 6 Prognos av måluppfyllnad för Avdelning Norr och Söder.

En viktig förflyttning under året är att klimatkalkyler och klimatdeklarationer i flera fall har tagits fram eller förts närmare leverans och slutbesiktning. Barkarby har exempelvis tagit fram klimatdeklarationer inför slutbesiktning, med erfarenheter som visar att klimatprestanda i betong (till exempel genom alternativa bindemedel) ofta är mer avgörande än enbart transportavstånd till leverantör. Inom Högdalsdepån har klimatkalkyler arbetats med löpande i flera entreprenader, och för betongtunneln vid Kvicksundsvägen visar inkomna underlag på reducering, samtidigt som metodfrågor har identifierats där ändrad jämförelsebas mellan skeden påverkar tolkningen av vissa poster. För depåarbeten ovan jord redovisas en uppnådd klimatbesparing i storleksordningen cirka 15 procent.

Genomförandet av konkreta åtgärder har stärkts i flera projekt, med tyngdpunkt på drivmedel och materialval. Åtgärder består i stor utsträckning av övergång till förnybara drivmedel, samt i viss del av åtgärder kopplade till betong och cementprodukter, exempelvis klimatförbättrad betong, optimerade gjutningar och mer styrda materialval med stöd av miljövarudeklarationer (Environmental Product Declarations, EPD). Klimatförbättrad betong är en central åtgärd med stor påverkan på totalen: i Nacka (entreprenad Nacka)

uppges exempelvis att cirka 8 500 m³ klimatförbättrad betong har använts, vilket jämfört med utgångsläget i klimatkalkylen motsvarar en klimatbesparing om cirka 1 200 ton CO₂e. I Barkarby lyfts även åtgärder fram såsom val av EPD:er för stål och asfalt, återvunnet innehåll i bergbult samt återanvändning av gjutformar. I Arenastaden har åtgärdsarbetet bland annat omfattat inköp av armering med lägre emissionsfaktor än kontraktsskrav.

Året har också gett viktiga lärdomar om att klimatförbättrade betongrecept kräver kontrollerad implementering och anpassning i produktionens planering för att klimatnyttan ska kunna realiseras utan avkall på kvalitet. I den entreprenad där klimatbonus tillämpas inleddes användning av klimatförbättrad betong med cirka 30 procent bättre klimatprestanda än branschstandard. Införandet föregicks dock inte av tillräckligt anpassade arbetsberedningar och produktionsrutiner utifrån betongens egenskaper, bland annat avseende tillstyvnande och hållfasthetsutveckling, vilket påverkar kritiska moment som formhantering och tidplanering. Långsammare tidig hållfasthetsutveckling kan vara en effekt vid betong med alternativa bindemedel och kräver därför anpassade cykeltider och kontrollpunkter. I detta fall bidrog bristerna i implementeringen till kvalitetsbrister och ledde till att användningen avbröts. Konsekvensen blev att planerad klimatprestanda inte kunde omsättas i faktisk leverans och att klimatbonusen därmed inte heller kunde realiseras. Erfarenheten visar att klimatkrav på betong behöver kompletteras med tydliga krav på verifiering och produktionsanpassning, exempelvis provgjutningar, justerade arbetsberedningar och gemensamma avstämningar mellan projekt, entreprenör och leverantör innan fullskalig produktion. Detta innebär att framtida uppföljning behöver omfatta både klimatprestanda och implementeringsförmåga i produktionen, så att klimatåtgärder blir robusta över tid och kan följas upp som faktisk leverans.

Prognosen är fortsatt preliminär och baseras på klimatkalkyler för hittills framtagna systemhandlingar och bygghandlingar. Under året har flera berg- och anläggningsentreprenader påbörjat leverans av slutkalkyler för det klimatintensiva arbetet med tunneldrivning och tunneltätning, vilket gör prognosen mer robust än föregående år. Samtidigt kvarstår en osäkerhet: betong och cementprodukter riskerar att driva upp klimatavtrycket i slutkalkylerna, då behovet av exempelvis sprutbetong kan vara underskattat i tidigare skeden. Ett exempel är Barkarby, där de avslutande bergarbetena visar en utökad förbrukning av sprutbetong med uppemot 25 procent. Trots detta kunde mer än 2 000 ton CO₂e undvikas genom klimatförbättrade recept, vilket visar vikten av att kombinera bättre mängdprognoser med aktiva materialåtgärder.

Drivmedelsval och fossilfria alternativ har varit en tydlig huvudlinje. För projekt i Nacka, såsom Sickla och Järla, framhålls användning av HVO100 för maskinparken som den enskilt största reducerande åtgärden, och i Hammarby Kanal pekas användning av EcoPar (som alternativ till konventionell diesel) ut som den största klimatreducerande åtgärden, med uppföljning av mängder i slutet av projektet.

Inom installationsrelaterade entreprenader har flera klimatplaner varit under framtagande, vilket visar att en mer strukturerad krav- och uppföljningskedja etableras även för dessa

delar. Ett konkret steg är att EPD:er används som underlag i inköp och val av produkter såsom kabelstegar, kablar samt don i aluminium och varmförzinkat stål, i linje med fastställda handlingsplaner. Inom de järnvägstekniska arbetena för Högdalsdepån har arbetet också lett till att vissa materialposter identifierats som särskilt drivande för klimatavtrycket, vilket ger ett tydligare fokus för kommande prioriteringar.

Sammantaget visar året både framdrift och variation i mognadsgrad: vissa delar har levererat klimatdeklarationer och dokumenterade reduktioner, andra har etablerat arbetssätt och underlagskrav, och några står inför uppstart kommande år. Den samlade bilden är att klimatarbetet i ökande grad kopplas till faktiska material- och drivmedelsval, att underlagen (klimatkalkyl, klimatdeklaration och åtgärdslistor) blir mer operativa i projektstyrningen och att erfarenheter används för att förbättra träffsäkerheten i krav och uppföljning. Framåt är de största förbättringsbehoven att höja kvaliteten i uppföljningen så att fler projekt når delmålet, att minska osäkerheter kopplade till betong- och sprutbetongmängder i senare skeden samt att säkerställa att åtgärder med hög klimatnytta är robust förankrade i kravställning, inköp och produktionsstyrning.

Under 2025 har avdelning Väst genomfört ett omtag för att konkretisera klimatstrategin för avdelningen. Arbetet har främst inriktats på kravställning och översyn av arbetssätt för projektering inför kommande skedesbyte, där resurser och klimatbesparande arbete har reviderats, liksom produkt- och materialval. Omtaget har varit förvaltningsgemensamt och har inom avdelning Väst konkretiserats utifrån det skede som projekten befinner sig i, med fokus på att bygga genomförandeförutsättningar och en mer styrbar klimatprestanda i kommande skeden. Inom ramen för detta har avdelningen arbetat vidare med tekniska och processmässiga förutsättningar som påverkar klimatpåverkan i genomförandet, bland annat genom utvecklad tillämpning av exponeringsklasser och frostzoner samt vidareutveckling av lösningar för bergförstärkning och lining. Samverkan och dialog med leverantörsmarknaden har varit central för att säkerställa genomförbara och kostnadseffektiva lösningar, och ett nära samarbete med staden har bedrivits för att identifiera och utveckla potentiella ytor för masshantering. Under året har fokus legat på implementering och förberedelser; inga nya klimatkalkyler eller prognoser har tagits fram i förhållande till föregående års underlag.

5.8 Produkt- och materialval

5.8.1 Styrning och mål

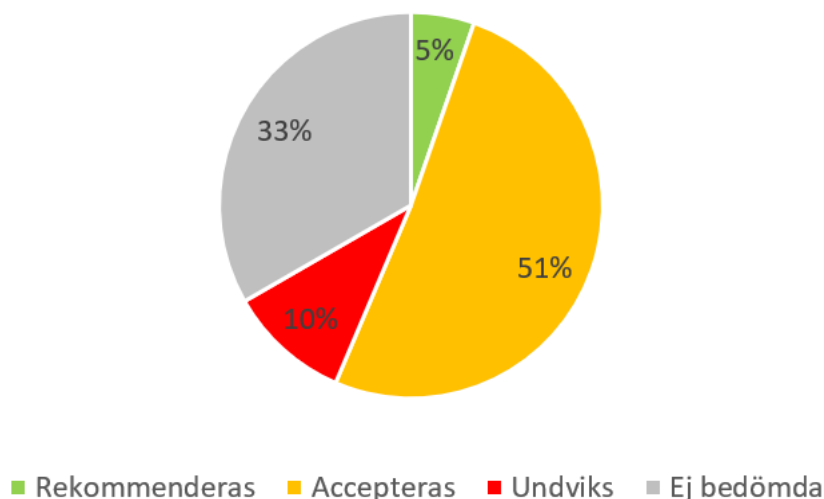
Vid produkt- och materialval beaktas produkternas miljö- och hälsopåverkan från ett livscykelperspektiv med tyngdpunkt på anläggningens bygg- och driftskede. Ambitionen är att tunnelbanan ska byggas med material med så liten påverkan på hälsa och miljö som möjligt utan att kvaliteten äventyras. Därför tillämpas i första hand Byggvarubedömningens (BVB) kriterier och webbverktyg vid val av produkter och material.

Kemiska injekteringsmedel används där tätning med cementprodukter inte är tillräckligt effektivt för att hindra inläckage av grundvatten i berg- och betongtunnlar eller vid sponter. Innan injekteringsmedlen härdras i sprickorna kan yrkesarbetare exponeras för hälsofarliga

komponenter och skyddsåtgärder planeras noga innan arbetena påbörjas. Personal som utför injektering har speciell utbildning för detta och genomgår regelbundet medicinska kontroller.

5.8.2 Resultat

Till och med år 2025 har cirka 7 000 inbyggda produkter registrerats i BVB:s loggböcker. Det handlar inte om 7 000 unika produkter, utan en och samma produkt kan vara registrerad flera gånger eftersom utbyggnaden är organiserad i flera olika projekt. Antalet unika produkter är i storleksordning 2 500 stycken. Med inbyggda produkter menas kemiska produkter, varor och material som finns i den färdiga anläggningen när den överlämnas till Trafikförvaltningen. Fördelningen av produkternas bedömning i BVB framgår av Figur 7.



Figur 7. Bedömning i BVB av Nya tunnelbanans ca 2 500 inbyggda produkter.

Cirka 30 procent av produkterna i kategorin "Ej bedömda" är bedömda i andra system, företrädesvis Basta eller Sunda Hus. Kategorin "Undviks" karakteriseras av tre större produktkategorier; kemiska produkter (59 procent), VVS-produkter (20 procent) och elektronik (18 procent). Dessa produkter utgör dock inte några kemiska miljö- och hälsorisker i färdig anläggning.

Under 2025 har cirka 27 000 kg kemiska injekteringsmedel använts och ackumulerat under hela byggtiden har hittills 70 000 kg använts. Samtliga medel är av polyuretantyp.

5.9 Övrig miljöpåverkan

5.9.1 Avfall

5.9.1.1 Styrning och mål

Avfall som uppstår på etableringsområdena ska sorteras och omhändertas. Sortering av bygg- och rivningsavfall ska göras minst enligt basnivå i Byggföretagens resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning. Jord- och bergmassor betraktas inte som avfall förutsatt att de inte är förorenade på nivåer som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

5.9.1.2 Resultat

Under 2025 har totalt cirka 11 000 ton avfall genererats varav ca 1 300 ton (12 procent) farligt avfall. De avfallsfraktioner som uppkommit i störst mängder är förorenade jordmassor (33 procent), träavfall (17 procent) och metallskrot (13 procent). Hushållsavfall från personalbodar är ej inkluderat i redovisade mängder.

Region Stockholm beräknar klimatpåverkande utsläpp från avfallshantering genom att kategorisera avfall i hanteringsklasser. I Tabell 7 redovisas det avfall som uppkommit under 2025 i de klasser som bedömts relevanta att tillämpa. Det finns osäkerheter i uppgifterna på grund av avsaknad av hanteringskoder i källmaterialet, varför en del antaganden har gjorts.

Tabell 7. Avfall omhändertaget 2025 fördelat på sluthantering

Sluthantering av avfall 2025	Mängd [ton]
Avfall till materialåtervinning	5728
Avfall till förbränning med energiåtervinning	2775
Avfall till deponi	2399

Om slam och massor undantas så har 3 procent av avfallet deponerats vilket är i linje med förvaltningens ambitionsnivå.

5.9.2 Naturmiljö

5.9.2.1 Styrning och mål

Naturmiljön vid och runt de arbetsområden som krävs för att bygga ut tunnelbanan påverkas mer eller mindre. Den påverkan beskrivs i de MKB:er som tas fram tillsammans med järnvägsplan och miljöprövning, i dessa återfinns även de åtaganden förvaltningen gör kopplat till naturmiljön. Förvaltningen strävar efter att ha en så liten negativ påverkan som möjligt på befintlig naturmiljö, för att göra kloka val utreds naturvärden och arter inventeras på de platser där vi ska arbeta. Trots detta kan det på vissa platser inte undvikas att naturmiljön påverkas negativt. Då genomförs åtgärder för att minska påverkan så långt som är möjligt samt att det i vissa fall kan behöva genomföras kompensationsåtgärder. På vissa platser finns ytterligare åtaganden mot markägaren, för naturmiljö, inskrivet i det nyttjanderättsavtal som krävs för att förvaltningen ska få använda marken till arbetsområde. Förutom detta följer förvaltningen miljöbalken eller kommunens direktiv för platsen. Ett exempel på detta är när en ledningsomläggning behöver göras vid en allé, där undantag för biotopskydd behöver ansökas av länsstyrelsen för eventuell påverkan på ett eller flera träd i allén.

5.9.2.2 Resultat

Under 2025 har planering av återställningsarbeten påbörjats i Hagastaden, där Länsstyrelsen godkänt de träsorter som föreslagits för återplantering i Gammelgårdens kulturmiljöskyddade trädgård. Återplantering av två ekar har skett vid utrymningsväg Karlbergsvägen.

Ett antal riktade ronder för naturmiljö och träd har genomförts i flertalet entreprenader under året, vissa av dessa i samband med överlämning av arbetsområden till nästkommande entreprenad. De flesta har inte hittat några anmärkningar, men i Stigbergsparken var ett träd i dåligt skick och behövde tas ned, för att inte riskera att falla ner i hisschaktet.

Garantiskötsel av kompensationsåtgärder i Högdalsdepån stötte på bekymmer under perioden med bevattningsförbud sommaren 2025. Efter detta beslutades att använda det grundvatten som läcker in i tunneln till bevattning i stället, då det var tekniskt genomförbart. Vattnet från tunneln ska även användas för att fylla på våtmarksområdet vid Gökdalen. Kompensationsåtgärderna vid Gullmarsplan, som består i 20 planterade träd, är nu helt överlämnad till Stockholms Stad, som är markägare. De sista 8 träden lämnades över 2025.

Förberedande arbeten för linjen Fridhemsplan-Älvsjö påbörjades hösten 2025, där en yta vid Älvsjö IP iordningsställts inför kommande entreprenad. I samband med detta har sly tagits bort i begränsad omfattning. Träden på platsen har klassificerats och rötterna har hanterats varsamt under pågående markarbeten.

5.9.3 Miljöolyckor- och tillbud

5.9.3.1 Styrning och mål

Förvaltningen krävställer att alla arbetsplatser arbetar förebyggande för att undvika miljöolyckor och har beredskap att avhjälpa olyckor om sådana ändå inträffar. Alla miljöolyckor och miljötillbud ska rapporteras och åtgärder ska vidtas.

5.9.3.2 Resultat

Under 2025 har det inte inträffat några miljöolyckor.

Inrapporterade miljötillbud har minskat till 100 stycken jämfört med 167 stycken år 2024. Det beror sannolikt på att användningen av tunga arbetsmaskiner minskar i takt med minskad tunneldrivning. Tillbuden består så gott som uteslutande av spill och läckage av mindre mängder olja (främst hydraulolja) inom etableringarna. Spill och läckage har omhändertagits enligt gällande beredskapsrutiner och därmed har också negativa konsekvenser för miljön begränsats. Det kan också poängteras att endast miljögodkända hydrauloljor får användas, d.v.s. oljor som inte innehåller några svårnedbrytbara kemiska komponenter.

6 Antikorrupktion

Kapitlet redogör för förvaltningens arbete mot korruption och för att stärka intern kontroll genom styrande dokument, utbildning och informationsinsatser. Genom granskningar, nya rutiner och revisioner säkerställs efterlevnad och ett kontinuerligt förbättringsarbete.

6.1 Antikorrupktion

6.1.1 *Styrning och mål*

Förvaltningen har som mål att bedriva en verksamhet som är helt fri från korruption och beteenden som kan skada verksamheten eller allmänhetens förtroende för verksamheten.

Förvaltningen omfattas av Uppförandekod för Region Stockholm, beslutad av Regionfullmäktige 2019-11-20, samt Riktlinje för antikorrupktion och representation, beslutad av Regionfullmäktige 2021-11-17. Dokumenten är styrande för förvaltningens förhållningssätt till korruption och andra oegentligheter. De av Region Stockholm fastställda styrdokumenterna gäller för samtliga medarbetare, såväl anställda som konsulter, inom förvaltningen. Avdelning ledningsstab, enhet juridik, ansvarar för att löpande informera och genomföra utbildningsinsatser för förvaltningens medarbetare avseende Region Stockholms förhållningssätt.

Vid upphandling av förvaltningens leverantörer är motverkande av oegentligheter central. I och med att förvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer är det viktigt att tydliggöra förvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Förvaltningen informerar leverantörer om vårt förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Ett exempel på sådan information är att förvaltningschefen skickar ut en årlig julkhälsning till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte både gåvor och inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

Inom ramen för Region Stockholms budget för 2025, RS 2024-0217, har SL Nya Tunnelbanan AB fått i uppdrag att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott.

6.1.2 *Resultat*

Föregående års insatser avseende granskning av representationskostnader och framtagande av stödjande handlingar har visat sig resulterat i en bättre följsamhet avseende förvaltningens och Region Stockholms styrande dokument på området.

Utifrån Region Stockholms uppdrag för budget 2025 har förvaltningen kartlagt arbetet med oegentligheter och välfärdsbrott baserat på det aktuella uppdraget. Arbetet har bland annat innefattat översyn över styrande och stödjande dokument, kartläggning av nuläge och förnyad riskanalys. Därtill har det tagits fram en riktlinje som tydliggör förvaltningens

systematiska arbetssätt. Förvaltningen har även startat ett tvärfunktionellt nätverk med ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla arbetet inom området.

6.2 Interna kontroller och revisioner

6.2.1 Styrning och mål

Förvaltningen genomför interna revisioner inom hållbarhetsstyrning och ISO 14001. Syftet är att följa upp hur väl avdelningar, enheter och projekt lever upp till de styrande förutsättningar som gäller på både övergripande förvaltningsnivå och på projekt- och avdelningsnivå.

Extern revision enligt ISO 14001 genomförs årligen för att säkerställa att förvaltningens styrning och arbetssätt uppfyller standardens krav.

Inom förvaltningen finns även ett nätverk för samordnade revisioner som genomför riktade interna revisioner inom områden som ledningen identifierat som särskilt viktiga, samt externa revisioner med fokus på förvaltningens leverantörer. Dessa externa revisioner syftar till att följa upp efterlevnaden av kontraktshandlingar hos kontrakterade leverantörer (entreprenörer och projektörer) samt att bidra till det kontinuerliga förbättringsarbetet inom både förvaltningen och hos dess leverantörer.

6.2.2 Resultat

En intern revision inom hållbarhetsstyrning och ISO 14001 genomfördes i november 2025. Externrevision enligt ISO 14001 genomfördes i oktober 2025 med noll avvikelser.

Förvaltningen beslutade att det under 2025 skulle genomföras nio samordnade revisioner, en interna och åtta externa. Samtliga beslutade revisioner för 2025 genomfördes.

Bilaga 1 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas intressenter och trafikutövare

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

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

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar.	- Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet. - Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag. - Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende antal anbud per entreprenadupphandling.
Allmänheten	- Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. - Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador.	- Dialog och samråd med invånare inför och under utbyggnaden. - Under byggtiden arbetar förvaltningen för att berörda ska ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med oss vid eventuella frågor eller klagomål. Förvaltningen kommunicerar även löpande om arbeten till de som berörs specifikt. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda samt att berörda målgrupper i närområdet som anser sig informerade av utbyggnaden.
Förvaltningar inom Region Stockholm	- Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, effektförsörjning elkraft, remisshantering. - Effektiv överlämning av färdiga anläggningar.	- Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivning av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar, förvaltningen lär sig organisation och beslutsvägar. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende effektiv anläggning och definierade överlämningsområdena, plan för överlämning samt leveranser.
Politiker	- Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt, budget i balans, måluppfyllelse. - Nöjda resenärer, berörda samt uppdragsgivare. - Att fler väljer att åka kollektivt.	- Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda uppdragsgivare samt att samtliga parter ska anse sig informerade om tids- och kostnadsutveckling.
Kommuner	- Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja åka kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav. - Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan.	- Samverkan, regelbundna möten, rapporter och redovisning, svar på remisser och skrivelser. - Kontinuerliga samråd och möten med de olika kommunerna. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda och uppdragsgivare samt lagakraftvunna järnvägsplaner, miljödomar och detaljplaner.



Myndigheter	Samverkan och efterlevnad av lagkrav.	- Dialog, regelbundna tillsynsmöten, öppenhet och kompetenta svar vid tillsynsmöten och svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden, rapporter och redovisning, tillståndsansökningar. - Kontrollprogrammen för uppföljning av miljödömd tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende kvalitets- och miljöplaner i projekt, färdigställande av miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider).
1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Medarbetare och konsulter	Hållbar och attraktiv arbetsgivare.	- Medarbetarmöten för hela organisationen tre gånger per år, medarbetarundersökningar, avdelningsmöten, enhets/projektmöten, intranät, utbildningar. - Särskilda utvecklingsaktiviteter för gruppen anställda. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende andel anställda ska öka och attraktiv arbetsgivare (inkluderar bland annat samlad medarbetarindex).
Forskning och skola	Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data.	- Samarbetsprojekt, delta på olika studentmässor, handledning av examensarbeten, erbjuda praktikplatser, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning. - Anställa nyutexaminerade ingenjörer, samhällsplanerare och lantmätare. - Gått med i det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden 2030.
Intresseorganisationer	- Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik. - Trygg och tillgänglig kollektivtrafik. - Effektiv anläggning.	Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt.
Press och media	Transparens, information och lättillgängliga fakta.	- Samarbete med media för att bidra till att förvaltningens verksamhet speglas korrekt och sakligt samt bygga och upprätthålla ett gott förtroende. - Nya tunnelbanas webbplats, rapporter och redovisningar. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende positiva/neutrala inslag i media.
Andra stora beställare och aktörer	- Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar. - Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen.	- Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor.
Fastighetsägare	- Tydlig avgränsning ansvarsmässigt, - Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik och från SL-trafiken. - Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/trafikförvaltningen.	- Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om utbyggnaden av tunnelbanan. - Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare. - Verksamhetsspecifika mål, exempelvis avseende nöjda berörda samt att berörda målgrupper i närområdet som anser sig informerade av utbyggnaden.