TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-15

RS 2021-0685
FTN 2021-0021
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Färdtjänstnämnden
2021-12-15, punkt 7

Förslag till verksamhetsplan 2022 samt plan för intern kontroll för färdtjänstnämnden samt förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till verksamhetsplan 2022 för färdtjänstnämnden. Bilagt återfinns förslag till verksamhetsplan 2022 för färdtjänstverksamheten inklusive plan för intern kontroll. Ärendet omfattar också förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten (FTN 2020-0020).

Beslutsunderlag

Biträdande förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 15 december 2021. verksamhetsplan 2022 inklusive bilagor för färdtjänstverksamheten samt förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten (FTN 2020-0020).

Förslag till beslut

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

1. Fastställa verksamhetsplan 2022 och intern kontroll plan 2022 för färdtjänstnämndens ingående verksamheter.

2. Till regionfullmäktige överlämna föreliggande förslag.

Färdtjänstnämnden föreslås besluta, med ändring av nämndens beslut i september i ärende ”Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten” (FTN 2020-0020)

3. Ingen justering behövs av investeringsramen i 2022 års budget utifrån översyn av investerings- och driftkalkyl.

4. Fatta förnyat genomförandebeslut för projekt nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten till en ny total budgetram på 193,5 miljoner kronor, med den fördelning mellan investering och drift som framgår i detta ärende och i övrigt med det innehåll som framgår av ärende FTN 2020-0020.

4. Paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Bakgrund

Med utgångspunkt i regionfullmäktiges beslutade budget 2022 ska nämnder och bolag utarbeta verksamhetsplaner som redogör för hur nämnden eller bolaget ska, inom ramen för de ekonomiska förutsättningar som fullmäktige fastställt, bedriva verksamheten i enlighet med fullmäktiges beslut.

Överväganden och motivering

Färdtjänstnämndens förslag till verksamhetsplan 2022 har rapporterats i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer.

Ekonomiska konsekvenser

Färdtjänstnämndens förslag till verksamhetsplan 2022 är i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer och har således inga andra ekonomiska konsekvenser.

Justerat förnyat genomförandebeslut för projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Sedan färdtjänstnämnden i september fattat beslut i ärende ”Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten” (FTN 2020-0020) har dialog pågått mellan trafikförvaltningen och regionledningskontoret rörande de redovisningsmässiga bedömningarna i kalkylen, närmare bestämt om och i vilken omfattning delar av kalkylen ska belasta investerings- respektive driftbudget. Denna dialog kommer fortsätta till årsbokslutet. En första översyn av fördelningen har genomförts varvid konstaterats att ingen justering av investeringsramen behövs.

Förslaget till förnyat genomförandebeslut innebär ingen ökad tilldelning av medel utifrån vad som tidigare föreslagits i septemberärendet. Detta förslag till beslut avser således en oförändrad total budgetram för projektet på 193,5 miljoner kronor enligt fördelning vad som närmare framgår av tabellen nedan:

Miljoner kr	Gällande beslut		Förslag till nytt beslut	
Projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	**Investering**	**Drift**	**Investering**	**Drift**
Fas 10 Utredning	1,5		1,7	
Fas 20 Planering	5		3,8	
Fas 30 Genomförande	104,6	17,1	148,4	39,6
Totalt	**128,2**		**193,5**	

Sara Catoni
Biträdande förvaltningschef

Catarina Strömsten Falkenmark
Ekonomichef/Avdelningschef

Bilaga 1:
Verksamhetsplan 2022 för färdtjänstnämnden inklusive bilagor

Bilaga 2:
Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten (FTN 2020-0020) med en ny kalkyl för totalekonomiska konsekvenser.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0685
FTN 2021-0021

Färdtjänstnämnden

Verksamhetsplan 2022

ÅR 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3

2 Övergripande om nämnden 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Ledning, styrning och uppföljning 6

3 Mål och uppdrag 9
3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 9
3.1.1 Ett resultat i balans 9
3.1.2 Hållbar investeringsutveckling 9
3.2 En hållbar regional utveckling 9
3.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar 10
3.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt 12
3.2.3 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta 12
3.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras 12
3.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad 14
3.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen 15
3.3 Hållbar arbetsgivare 16
3.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare 16

4 Ekonomi 18
4.1 Resultatbudget 18
4.1.1 Intäkter 18
4.2 Balansräkning 22
4.3 Investeringar 23

5 Verksamhetstal 24
5.1 Avtal och överenskommelser 24
5.2 Resande i särskilda persontransporter 24

6 Intern kontroll och regelefterlevnad 25
6.1 Resultat och analys från riskbedömningen 25
6.2 Regelefterlevnad 25

Taxebilaga budget 2022 30

1 Förvaltningschefens kommentar

Inledning
Färdtjänstverksamheten har ett betydelsefullt och utmanande uppdrag genom att ansvarsfullt leverera och utveckla särskilda persontransporter inom regionen. Uppdraget ska utföras i en tid och omvärld som ständigt förändras, i allt högre takt, och som under kommande år kommer vara påverkat av den situation som samhället har kastats in i till följd av covid-19.

Det har gått nästan två år sedan Världsorganisationen (WHO) meddelade att spridningen av coronaviruset klassades som en pandemi. Pandemin har och kommer fortsatt att påverka färdtjänstverksamheten.

Folkhälsomyndigheten uppmanade till social distansering och arbete på distans vilket påverkade resandet. Myndighetens rekommendationer var särskilt tydliga för äldre och personer i riskgrupp. För färdtjänstverksamheten innebar det en stor påverkan då 80 procent av färdtjänstresenärer är över 70 år och många ingår i riskgrupper. För att bidra till minskad smittspridning beslutade färdtjänstnämnden att ta bort samplanering och färdtjänstverksamheten rekommenderade resenärer att sitta i baksätet och förare att använda handsprit och munskydd.

Resandeminskningen har varit påtaglig inom verksamheten. Under 2020 har antalet resor för färdtjänsttaxi och rullstolstaxi minskat med 1 miljon resor vilket innebär 35 procent i jämförelse med utfall 2019. För 2022 beräknas antalet resor för färdtjänsttaxi till 82 procent av 2019 års volymer. För antalet resor för rullstolstaxi färdtjänst är motsvarande siffra 70 procent av 2019 års volymer.

Sjukresor minskade i början av pandemin 2020 men återgick snabbare till mer normala nivåer. Det beror på att resenärerna prioriterar sjukhusbesök och vårdbesök men också att det beslutats att personer över 70 år eller de som tillhör en riskgrupp utifrån dessa premisser hade rätt till sjukresa. Under 2021 beslutades det att resor för att ta covid-19 vaccin godkänts som sjukresa för personer över 70 år och för de som befinner sig i riskgrupp, vilket inte är fallet vid andra vaccinationer som till exempel säsongsinfluensan. Restriktionerna togs bort den 29 september 2021.

Färdtjänstverksamheten har under 2020 och början av 2021 uppvisat goda värden på indikatorerna nöjda resenärer, trygga resenärer och tidspassning samt korta handläggningstider för hantering av ansökningar med färdtjänst. Men i samband med att restriktioner släppts så har resandet totalt sett ökat vilket resulterat i att efterfrågan på taxibilar överstiger tillgången vilket resulterat i lägre värden för tidspassning men även trygga och nöjda resenärer.

Färdtjänstnämnden har under pandemin beslutat om stöd till trafikformen rullstolstaxi då detta trafikslag bedömts vara särskilt utsatt bland annat eftersom dessa inte har någon privat kundmarknad. Stödet utgick från 80 procent av 2019 års utfall. Liknade stöd har även utgått för beställningscentralen som är en del av den totala kostnaden för färdtjänsttaxi. Det beslutades även om stöd till trafikformen bårtaxi, dock har endast ett litet stöd betalats ut då Region Stockholm använde trafikslaget för att stötta ambulanssjukvården att transportera

personer med covid-19 och kostnaden för dessa transporter avräknades från det beslutade stödet.

Under 2020 och 2021 har även färdtjänstnämnden stöttat Region Stockholm med att genom färdtjänstverksamhetens leverantörer köra ut hemtester till regionens invånare. Under perioden har närmare 1,3 miljoner tester körts ut till en kostnad om ca 286 mkr. Detta har varit till stor hjälp för regionens medborgare men även ett stort ekonomisk bidrag till taxibranschen under en mycket svår period.

Färdtjänstverksamheten arbetar löpande med kvalitetskontroll och kvalitetsutveckling för att förbättra tjänsten för resenärerna. Centrala frågor för färdtjänstverksamheten för kommande åren är resandeåterhämtningstakten efter pandemin samt resandeutvecklingen i allmänhet. Historiskt har resande i färdtjänstverksamheten varit lättare att förutse, men pandemin och de begränsningar den inneburit gör att det är svårt att förutse hur det kommande resandet under 2022-2024 kommer att se ut.

Verksamhetsmässiga förutsättningar
Medianåldern för färdtjänstresenärer är idag 80–84 år. Under det senaste året har antalet personer med färdtjänsttillstånd minskat och orsaken till detta är folkhälsomyndighetens rekommendation att personer över 70 år ska undvika kontakter i samband med pandemin. Detta har inneburit att sökande i mindre utsträckning ansökt om tillstånd då det ställer krav på läkarintyg och möte med kommunala utredare. När situationen utifrån covid-19 är mer stabiliserad kommer sannolikt de som avvaktat att åter ansöka vilket kan innebära en ökad arbetsbelastning för tillståndshandläggare och även en ökning av antalet resenärer med färdtjänsttillstånd. Utifrån den demografiska situationen så finns även en framtida utmaning att hantera den stora grupp äldre som sannolikt kommer ha behov av färdtjänst. Tillgänglighetsanspassningen av den allmänna kollektivtrafiken har i större utsträckning möjliggjort att färdtjänstverksamhetens resenärer kan resa i den allmänna kollektivtrafiken då resenär med tillstånd för färdtjänst har möjlighet att kostnadsfritt åka i den allmänna kollektivtrafiken. Tillgänglighetsanpassningarna bidrar även till att senarelägga inträdet i färdtjänsten.

Pandemin har påverkat färdtjänstverksamhetens trafikleverantörer med stora minskningar på privatresor, företagsresor men även färdtjänst- och sjukresor. Den lägre efterfrågan på taxitjänster har inneburit att tillgången på fordon och förare har minskat. Detta innebär att det under hösten 2021 och våren 2022 kommer finnas en utmaning i att säkerställa att fordon och förare finns i den omfattningen som färdtjänsteverksamheten har behov av. Detta är en nationell utmaning då samma utmaning finns för i princip samtliga trafikhuvudmän i Sverige. För branschen tar det tid att bygga upp kapacitet för att möta den totala efterfrågan av taxileveranser. Utmaningen består i att få in nya och gamla förare men även att kunna beställa nya bilar. Inom rullstolstaxi beslutade färdtjänstnämnden att ge trafikstöd till åkerier för att minimera antalet konkurser och bedömningen är att detta stöd fungerat bra men det finns även där utmaningar med förarbrist.

Ekonomiska förutsättningar
Verksamhetsplan 2022 tar sin utgångspunkt i den av Regionfullmäktige beslutade budget 2022 med planår. Färdtjänstnämnden redovisar ett budgeterat resultatkrav om 4 miljoner år 2022. Detta resultat gäller även planåren 2023-2024 i enlighet med regionfullmäktiges budget.

Färdtjänstnämnden har haft ett överskott sedan 2019 av olika anledningar. Färdtjänstnämnden hade 2019 ett överskott på 108 mkr och förklaringen till detta är att i april samma år, implementerades ett nytt taxiavtal där leveransen och tidspassningen var betydligt bättre än tidigare avtal. Det tidigare avtalet hade så pass dålig tidspassning att resenärer minskat sitt resande eller valde andra möjliga alternativ. Dock tog det till slutet av 2019 innan resenärer återgått till mer normalt taxiresande. År 2020 hade färdtjänstnämnden ett överskott på 377 mkr som främst berodde på färre resor med färdtjänst med anledning av pandemin. Prognosen för augusti 2021 indikerar ett överskott om 298 mkr och även det till stor del kopplat till pandemin.

Den viktigaste förutsättningen för en budget i balans är att resandet med färdtjänst är i nivå med budget.

Nyckelfaktorer
Varje resa är en marginalkostnad som varierar beroende på längd, tid på dygnet, fordonstyp och eventuell samplanering.

Antal tillstånd beräknas under 2022 vara 65 000 vilket innebär en minskning jämfört med 68 500 för budget 2021. I augusti 2019 fanns det 68 595 färdtjänstresenärer i Region Stockholm. Den sista augusti 2021 var antalet tillstånd 62 761.

Färdtjänstnämnden kalkylerar en indexökning på 1,6 procent för 2022. För planåren 2023-2024 beräknas indexökningen till 3,0 procent respektive 3,5 procent. För antalet resor är år 2019 antaget som ett normalår och antalet resor är beräknat efter detta. Antalet resor för färdtjänsttaxi är beräknat till 82 procent av 2019 års volymer. Antalet resor för rullstolstaxi är beräknat till 70 procent av 2019 års volymer.

Grundförutsättningarna för detta styrs av tilldelningen av 228 resor (fritidsresor) för färdtjänsttaxi och 512 resor (fritidsresor) för rullstolstaxi bårtaxi. Detta är en utökning om 12 resor jämfört med 2021, färdtjänsttaxi tidigare 216 fritidsresor och rullstolstaxi tidigare 500 fritidsresor. Utöver grundförutsättningarna förekommer även extra tilldelning för tillståndshavare som är under 25 år och resenärer med ensamtillstånd som har resor efter behov. Resenärer som behöver resa till förskola, studie, arbete, förtroendeuppdrag och besök till nära anhörig har också rätt till extra tilldelning av resor.

2 Övergripande om nämnden

2.1 Verksamhetsfakta

Allmänt om nämnden

Färdtjänstnämnden ansvarar för Region Stockholms särskilda persontransporter vilket innebär resor för personer med funktionsnedsättning enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner, samt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, vad avser färdtjänstresor.

Färdtjänstnämnden ska planera och löpande följa upp de särskilt anordnade persontransporterna med utgångspunkt i gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och regional utvecklingsstrategi.

Region Stockholms sjukresor, enligt lag 1991:419 om resekostnadsersättning vid sjukresor, utförs enligt regionfullmäktiges beslut i färdtjänstsystemet på uppdrag av och budget hörande till hälso- och sjukvårdsnämnden och ett avtal mellan förvaltningarna. Hälso- och sjukvårdsnämnden har budgetansvar för sjukresorna och färdtjänstnämnden utföraransvaret.

Färdtjänstnämnden ska meddela tillstånd till färdtjänst och därtill hörande villkor, upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten, tillhandahålla service till färdtjänst- och sjukresenärer samt kommunikationsinsatser till resenärer.

Färdtjänstnämnden ska samverka med berörda kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, övriga myndigheter, kollektivtrafikföretag, samt med företrädare för pensionärer och personer med funktionsnedsättning.

Till stöd för färdtjänstnämnden finns ett färdtjänstutskott.

2.2 Ledning, styrning och uppföljning

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna. Regionfullmäktige har därför tagit beslut om att ledningen och styrningen av Region Stockholm ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att Region Stockholm har en samlad inriktning för verksamheten. Den gemensamma visionen är *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut*. Styrningen ska integreras i planering och uppföljning på alla nivåer i Region Stockholm och därmed också gälla för färdtjänstnämnden.

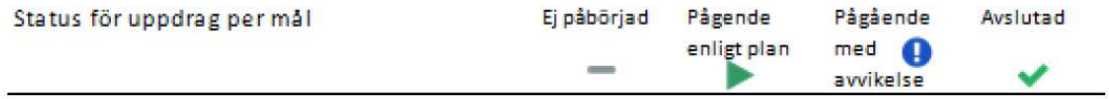
I färdtjänstverksamhetens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för särskilda persontransporter i Regionen. Färdtjänstverksamheten ansvarar för upphandling, styrning och uppföljning av avtal.

Beställarstyrning
All trafik utförs av företag som färdtjänstnämnden upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt, är det avgörande att färdtjänstnämnden har ett

affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som färdtjänstnämnden sluter avtal med.

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar färdtjänstnämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål, uppdrag och aktiviteter. Färdtjänstnämnden köper förvaltningsstöd av trafikförvaltningen som är gemensam förvaltning för färdtjänstnämnden och trafiknämnden.

Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag/aktiviteter från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan.



Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag/aktiviteter avrapporteras. Verksamhetsstyrningen omfattar också ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering genom en tertialvis uppföljning av internkontrollplan och löpande riskanalyser.

Utifrån den långsiktiga visionen och värderingarna för Region Stockholm har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag/aktiviteter så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag/aktiviteter och mål samlats i en strategisk målkarta som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen och därmed också en förutsättning för den verksamhet som ska planeras för 2022.

Trafikförvaltningens styrning – den strategiska målkartan



Ett urval av de viktigaste styrdokumenten för trafikförvaltningens ledning och styrning på strategisk nivå nedan:

- Reglemente för Regionstyrelsen och övriga nämnder.
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram.
- Budget för Region Stockholm.
- Verksamhetsplaner för trafik- respektive färdtjänstnämnd.

3 Mål och uppdrag

3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

Färdtjänstnämnden skall fokusera på kärnverksamheten och använda sina resurser på ett effektivt sätt och löpande arbeta med ett aktivt förbättringsarbete. De långsiktiga effekterna av pandemin på Stockholmsregionens invånare är osäker och användandet av varje skattekrona ska ske på ett ansvarsfullt sätt och lärdomar av de nya arbetssätten under pandemin ska beaktas. Expertstöd ska nyttjas på ett förståndigt sätt vid tillfälliga arbetstoppar.

3.1.1 Ett resultat i balans

Färdtjänstnämndens resultatkrav är fastställt till 4 mkr 2022 och planåren 2023-2024. De ekonomiska förutsättningarna utgår från ett historiskt perspektiv med analyser av utfall för antal resor och kostnaden för pris per resa från vilka nivåerna för budget 2022 har beräknats.

Överstiger nämnden beräknade nivåer kommer det krävas förändringar i styrande riktlinjer för att stävja ökningen av kostnader för budget 2022 samt planåren 2023-2024.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2021	RF Målvärde 2021
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav	Regionfullmäktige		Ja

3.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) är ett fortsatt prioriterat område inom trafikförvaltningen.

Arbetet med att anpassa ÅIP för reinvesteringar fortsätter och arbetet kommer att startas upp för att anpassa ÅIP för IT-utvecklingsprojekt för att säkerställa att den iterativa processen för IT-utveckling följer lagar och riktlinjer på ett effektivt sätt.

Arbete med att utveckla och etablera interna kontroller avseende konsultanskaffning samt implementera metodik och mallar enligt ny rutin för riskhantering är ett fortsatt prioriterat område under 2022 liksom etablerandet av nya kalkylmallar.

3.2 En hållbar regional utveckling

Inom hela Region Stockholm ska uppförandekod tillämpas för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Inom färdtjänstverksamheten har arbete påbörjats med att beakta sociala hållbarhetsaspekter, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, mångfald, tillgänglighet och trygghet. Vid alla nya upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen.

3.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Färdtjänstnämndens indikatorer, som styr mot det av regionfullmäktige beslutade målet för Region Stockholm, stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter och återfinns nedan. Indikatorerna nöjda resenärer och trygga resenärer i särskilda persontransporter återfinns även i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

De mål som redovisas för färdtjänsten är kopplade till nöjd kund (86 procent) och punktlighet (94 procent). Färdtjänstnämnden följer kontinuerligt upp verksamheten för att säkerställa god kvalitet. Kopplat till avtalen följs dessa löpande upp med målen; att utveckla och förbättra leveransen och vid eventuella större brister i leveranserna finns det även åtgärder i avtalen som kan tillämpas för att uppnå önskade förbättringar.

Trafikförsörjningsprogrammets målvärde för 2022 är att andelen trygga resenärer ska uppgå till 76 procent och med ett ökat målvärde till 84 procent för 2030. För att nämnda målvärden ska uppnås kommer ett antal trygghetsökande aktiviteter att genomföras. Under 2021 kompletterades kundundersökningen (Anbaro) med frågor till de resenärer som angav ett lågt värde på hur de upplevde tryggheten under gårdagens resa. Resenärens fick möjligheten att besvara dessa kompletterande frågor med frisvar. Utökningen av frågebatteriet grundade sig på att få en paritet mellan resultaten för nöjda resenärer och tidspassning och sätta det i relation till tryggheten. För att få en bredare förståelse för resenärernas upplevelser kommer undersökningen under 2022 även syfta till att få input från de resenärer som anger höga värden på den upplevda tryggheten. Detta för att även belysa och fortsatt förstärka de faktorer som resenärerna upplever som positiva och därmed ger effekt i de höga värden de anger i undersökningen.

Vidare ska en fortsatt genomlysning av information- och kommunikationsinsatser och kanaler göras för att tydligare möta förväntningar gällande utförande av tjänsten. Då stor del av den upplevda tryggheten beror på utförandet av resan kommer en del aktiviteter också riktas gentemot och i samarbete med trafikleverantörer. Som exempelvis utveckla möjligheten till insamling av data för utveckling av färdtjänstverksamhetens kommunikationskanaler men även arbeta med mjuka värden som innehåll i utbildning. De aktiviteter som tas fram kommer att förankras hos intresseorganisationerna. Färdtjänstnämnden kommer fortsatt under 2022 arbeta med en utökad uppföljning av förare och leverantörer där resenärernas synpunkter följs upp systematiskt och riktade åtgärder skapas som ett resultat av det. Trots alla aktiviteter och åtgärder som fortsatt pågår och initieras under 2022, finns en tydlig korrelation mellan tidspassning och upplevd trygghet. Med anledning av brist på både fordon och förare som innebär försämrad tidspassning finns en viss utmaning i att nå målvärdet för trygghet.

Under 2022 kommer färdtjänstverksamheten implementera ett nytt tillståndssystem. Systemet kommer att underlätta arbetet för färdtjänstverksamheten, kundservice, kommunala handläggarna och de vårdgivare som beviljar sjukresetillstånd men också ge möjlighet för den som ansöker om färdtjänsttillstånd att följa sitt ärende.

Utredning rörande resegarantins funktion och eventuella förslag till förbättringar är genomförd under hösten 2021 och kommer att presenteras för färdtjänstnämnden under våren 2022.

Under 2022 fortsätter arbetet med framtagande av utvecklingsplan för färdtjänsten. Utvecklingsplanen ska vara stöd i arbetet med att prioritera och planera åtgärder på lång sikt.

Färdtjänstverksamheten tillsätter resurser som ska utveckla ett mer effektivt och systematiskt arbetssätt för att arbeta med att förebygga, minska, ingripa mot felhantering samt stävja överutnyttjande och fusk inom färdtjänst- och sjukreseverksamheten. Till detta uppdrag ingår som exempel att se till att tilldelade resor inom färdtjänst- och sjukresor används till rätt ändamål, att rätt resenär reser på rätt tillstånd samt se till att egenavgifterna för resandet betalas av den resande. Samarbete med hälso-och sjukvårdsförvaltningen sker i de fall där vårdgivares beviljande av sjukresor till sina patienter inte följer gällande regelverk. Arbetet innefattar även uppföljning av upphandlade leverantörers utförande av upphandlad tjänst.

Färdtjänstnämnden arbetar med omvärldsbevakning för att följa utvecklingen inom fordonsbranschen. Taxibranschen byter löpande fordon och dialog med leverantörer genomförs för att se om nya fordonsmodeller kan vara lämpliga för färdtjänsten. Detta för att se hur innovationer inom fordon- och bränslebranschen kan implementeras i kommande avtal med mål att minska färdtjänstverksamhetens klimatavtryck.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Attraktiva resor: Nöjda resenärer - särskilda persontransporter	Regionfullmäktige	>=86 %	>=86 %
Trygga resor: Trygga resenärer - särskilda persontransporter	Regionfullmäktige	>=76 %	>=76 %
Punktlighet - särskilda persontransporter	Nämnd	94 %	

Uppdrag	Beslutat av	Status
Bättre möta resenärer med särskilda behov	Regionfullmäktige	▶
Utreda hur resegarantin kan fortsätta att utvecklas.	Nämnd	–
Fortsätta utvecklingen av färdtjänst-applikationen.	Nämnd	▶
Utreda möjligheten att utöka anropsstyrning av närtrafiken.	Nämnd	▶
Färdtjänstnämnden kommer att öka tilldelningen av fritidsresor för resenärer med tillstånd för taxi, rullstolstaxi och båtaxi med 12 resor.	Nämnd	–
Färdtjänstnämnden bevakar och följer fordonsutvecklingen för hållbar innovation inom transportsektorn för att långsiktigt minska klimatavtrycket.	Nämnd	–
Färdtjänstnämnden ska arbeta för att minska kostnader genom aktiv uppföljning på operativ nivå.	Nämnd	–

3.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

Färdtjänstnämnden arbetar med målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet inklusive folkhälsa	Regionfullmäktige		Ja
Andelen genomförda sociala konsekvensanalyser och/eller folkhälsokonsekvensanalyser	Regionfullmäktige		>=20%

3.2.3 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta

Det finns en väl fungerande och årligen övad krishanteringsorganisation inom trafikförvaltningen som även vid behov tar hand om ärenden som gäller färdtjänst och sjukresor, det vill säga färdtjänstnämndens ansvarsområden. Regionledningskontorets säkerhets- och beredskapsavdelning leder arbetet med totalförsvarsplaneringen för alla nämnder och bolag inom Region Stockholm. Beroende på vad regionledningskontoret beslutar kommer färdtjänstnämnden att vidta adekvata åtgärder.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Andel av utvalda säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms riktlinjer för informationssäkerhet som är implementerade	Regionfullmäktige		>=70%
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser	Regionfullmäktige		Ja
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalysens åtgärdsplan	Regionfullmäktige		>=70%

Uppdrag	Beslutat av	Status
Utreda om det är möjligt att ta fram en totalförsvar -och pliktplaceringsplan för färdtjänst och sjukresor.	Nämnd	

3.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras

Färdtjänstnämnden ansvarar för att särskilda persontransporter anordnas med god kvalitet inom länets kommuner för tillståndshavare. Med särskild persontransport avses färdtjänst- och sjukresor. Kärnverksamheten för färdtjänstverksamheten i Region Stockholm är kopplade till i huvudsak tre stödfunktioner: trafik, tillstånd och resenärsservice.

Funktionen trafik – hanterar upphandlingsuppgifter av trafik, callcenter för beställningscentral, resegaranti och kundservice. Kontrollerar även de olika avtalens betalningsrutiner som hanteras kopplade till utförda resor. I uppdraget för färdtjänstverksamheten ingår att säkerställa att affärerna löper enligt avtal genom att följa upp

servicenivåer och leveranser. I avtalsuppföljningen ingår även att säkerställa trafikförvaltningens åtagande i avtalen enligt trafikförvaltningens framtagna riktlinjer för operativ, taktisk och strategisk avtalsuppföljning. Funktionen ansvarar även för utvecklingen och daglig hantering av den digitala och analoga kommunikationen till personer med tillstånd.

Funktion tillstånd – administrerar och handlägger ansökningar om färdtjänst från regionens medborgare. Administrationen hanterar alla inkomna handlingar som gäller färdtjänst och sjukresor. Administrationen ansvarar för all e-post som inkommer till registrator.fardtjanst@regionstockholm.se och säkerställer att inkomna handlingar diarieförs på rätt sätt och i rätt system.

Handläggarna utreder, bedömer och beslutar om rätten till färdtjänst utifrån lag (1997:736) om färdtjänst samt Regionens riktlinjer för färdtjänst. Uppdraget innebär myndighetsbeslut och att principerna följer förvaltningslagen. I uppdraget ingår även att föra regionens talan mot förvaltningsdomstolen i överklagningsärenden. Framtagna rutiner finns som säkerställer att handläggningen sker rättssäkert och följer gällande myndighetsregler och lagar gällande färdtjänstansökan och prövning av rätten till färdtjänst. Funktion tillstånd ansvarar för utbildning av kommunens färdtjänsthandläggare samt har löpande dialog med kommunernas samverkansorgan StorSthlm.

Dialogen med kommunernas färdtjänsthandläggare ska förbättras för tydligare och effektivare handläggning. Dialogen ska fokusera på vad som kan göras tillsammans med kommunerna utifrån likabehandling, kortare handläggningstider och senareläggning av tillståndsgivning. Att säkerställa att rätt förväntan på färdtjänsten finns hos kommunens handläggare och därmed indirekt från sökanden, gör att det blir en större förståelse för rätten till färdtjänst och vilka tillgänglighetsanpassningar som finns i kollektivtrafiken. I förlängningen bör det ge lägre kostnader för både kommunerna och regionen. Framtagande av nya blanketter har pågått under 2021 i samverkan med kommuner och resursgrupper exempelvis Synskadades Riksförbund (SRF) som lämnat synpunkter på nuvarande blanketter. De nya blanketterna har utvecklats till det bättre och fått positiv respons från resursgrupper och kommunerna. Blanketterna är framtagna för att fungera för många olika funktionsvarianter. De nya blanketterna ska kunna lanseras under 2022 och börja användas omgående. Informations- och utbildningsinsatser till alla parter kommer göras under andra halvan av 2022.

Aktiviteter som kan bidra till denna utveckling är informationsinsatser om de nya Riktlinjerna, informationsinsatser om de nya blanketterna och öppna inbjudningar till digitala möten. Föranmälda frågor från kommunerna besvaras och diskuteras. Tillsammans förs en dialog om vilka förbättringar som ska åstadkommas och vad respektive part behöver för ett effektivare samarbete. Grundutbildningen för kommunens färdtjänsthandläggare ska fortsätta på fastställda utbildningsdagar och möjlighet ska erbjudas att vid behov även bjuda in enskilda kommuner till fördjupade utbildningsinsatser.

Funktion *resenärsservice* – hanterar via upphandlat kundservice inkommande resenärssynpunkter och de olika frågor som inkommer samt de fakturarutiner och betalningsflöden för resenärsavgifter som förekommer. Samverkan med upphandlad kundservice sker löpande. Uppföljning i enskilda ärenden gällande färdtjänstresenärer, sjukresenärer och vårdgivare. Administration och utredning i sjukresesystemet och

kundärendesystemet utförs löpande. Verksamheten säkerställer med sina rutiner att hanteringen följer uppsatta mål och ansvarar även för att ge vårdgivare rätt förutsättningar för att kunna ge rätt tillstånd till sjukresa genom utbildning, rätt behörighet i systemet, information och att bemanna en helpdeskfunktion för vårdgivare. Dialog sker med hälso- och sjukvårdsförvaltningen och övriga regioner kring frågor som rör sjukresor. I uppdraget ingår också att följa upp resenärer och vårdgivare så att gällande riktlinjer/regelverk följs. Att beställa sjukresor utanför länet ingår också i uppdraget liksom ersättnings- och fakturahantering kopplat till sjukresor som utförs i andra regioner. Verksamheten säkerställer även att löpande kommunikationsinsatser genomförs mot resenärer och att digitala funktioner utvecklas och anpassas för att ge bästa möjliga stöd.

Färdtjänsteverksamheten har en utsedd ärendeansvarig som i samverkan med informationsägaren har ett övergripande ansvar för att de personuppgifter som färdtjänstverksamheten hanterar behandlas i enlighet dataskyddsförordningen (GDPR). Ärendeansvarig ska, utifrån en helhetssyn om färdtjänstverksamheten, samverka med, samt stötta chefer och övriga medarbetare så att medvetandet och förståelsen för dataskyddsförordningens krav ökar.

Trafikförvaltningen indikator som mäter administrationens andel av de totala kostnaderna. De administrativa kostnaderna har definierats som kostnader för administrativt stöd till kärnverksamheterna i enlighet med regionsledningskontorets anvisningar. Administrativt stöd innefattar exempelvis ledning, ekonomi, personal/HR, juridik, kommunikation, upphandling med mera genom ett antal utvalda kostnadsställen. Administrationens andel av de totala kostnaderna är för färdtjänstnämnden omkring 0,1 procent.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Administrativa kostnader ska minska	Regionfullmäktige		Enligt budget 2 022
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit	Regionfullmäktige		>=75 %

Uppdrag	Beslutat av	Status
Säkerställa att arbetet med att regelverket kring tillstånden och tilldelningen efterföljs.	Nämnd	

3.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Under hösten 2021 genomfördes med ledning av digital kundupplevelse en kvalitativ intervjustudie med användare av färdtjänst. Informationsinsamlingen siktade på förslag till förbättringar i alla kanaler, digitala som fysiska. Resultatet av studien följs upp med aktiviteter under 2022 som innebär översyn av Mina Sidor, Talsvar, antalet telefonnummer och serviceutbudet i appen. Under 2022 inleds även utredning av behovet av införande av AI-stödda tjänster i talsvar och chatt. Effektmålet är att öka mängden egenservice och minska

antalet samtal till kundservice. Målet inom digital utveckling är att är att gå från en hög grad av reaktivitet och regelefterlevnad till att även omfatta proaktivitet och innovation.

Inom färdtjänstverksamheten pågår genomförandeprojektet *Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten* vars syfte är att förverkliga ändringar i systemlandskapet och beslut om anskaffning och utveckling av IT-system. Projektets mål är att ta fram och överlämna ett nytt tillståndssystem, ett nytt kundärendehanteringssystem för färdtjänstverksamheten, samt ett konsoliderat skanningssystem. Projektet väntas vara klart under 2022 och aktiviteter för anpassningar av relaterade system och tjänster pågår till och med leveransen.

Befintliga webbplatser har behov av att moderniseras, särskilt för att uppnå regelefterlevnad gällande tillgänglighet. IT-avdelningens projekt Enhetlig webb, som innebär att under 2022 införa en för hela trafikförvaltningen tjänsteöverskridande digitalt publiceringsverktyg, driver också på att färdtjänstens webbplats behöver uppdateras. Färdtjänstverksamheten avser i samband med detta att lyfta webbplatser till bättre service- och tillgänglighetsnivåer med långsiktigt mål att sikta på större möjlighet till självservice för resenärerna.

I syfte att höja nivån i trygghet och service på färdtjänstens resor påbörjades hösten 2021 en utredning av möjligheten till att positionera och identifiera trafikleverantörers bilar för att kunna visualisera detta i färdtjänstverksamhetens olika digitala kanaler, exempelvis på en karta eller i text som beskriver hur långt bort bilen är. Utredningen fortsätter under 2022.

En ny grafisk profil för färdtjänsten började implementeras under 2021 och arbetet med att införa denna i alla kanaler fortsätter under 2022.

I november 2021 inleddes ett projekt med syfte att utbilda färdtjänstverksamheten i klarspråk och se över alla texter i alla kanaler för att säkra att de är klarspråkande i enlighet med språklagens krav. Projektet pågår under 2022. Färdtjänstverksamheten fortsätter arbetet med att bearbeta befintliga broschyrer och blanketter för att säkra att all information är korrekt uppdaterad, klarspråkad och tillgänglig och uppdaterad med den grafiska profilen.

Det nuvarande SL Accesskort ska fasas ut under 2023. Då färdtjänstkortet innehåller ett SL Accesskort påverkar detta färdtjänstverksamheten och under 2022 kommer det att inledas en aktivitet för byte till ny kortlösning för användning ihop med leverantörernas taxametersystem. I aktiviteten ingår översyn av teknik och digital kommunikation, omdesign av kort och distribution av nya kort till resenärer.

Under 2020 beslutades om en process för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt vilken fortsättningsvis kommer att användas vid innovationsinitiativ.

3.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Färdtjänstnämnden bidrar till ett transporteffektivt samhälle genom att verka för ett ökat resande med den allmänna kollektivtrafiken för färdtjänstresenärer.

Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom framtagandet av de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingsplanen för färdtjänst som har sin utgångspunkt

från bland annat Kollektivtrafikplan visar utvecklingen för färdtjänsten de kommande 10 åren och med en utblick några år efter det.

3.3 Hållbar arbetsgivare

Trafikförvaltningens arbete[1] med HR-frågor bygger på målsättningen att bli en hållbar och en attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad trafikförvaltningen står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara hållbart och attraktivt att jobba här. Genom samverkansavtalet med de fackliga organisationerna sker en löpande dialog mellan arbetsgivare och medarbetare för att gemensamt utveckla verksamheten.

Det är fortsatt viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs ett systematiskt arbete med både arbetsmiljö och kompetensförsörjning.

3.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

En förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare är en tydlig värdegrund som genomsyrar verksamheten. Våra värderingar är *Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens*.

Arbetet med en gemensam kultur och grundläggande värderingar är ett kontinuerligt arbete som fortsätter under 2022. Det kommer huvudsakligen vara ett chefs- och ledaransvar att driva i vardagen inom avdelningar och sektioner.

Hanteringen av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av distansarbete har präglat 2021. Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt.

Region Stockholm har tecknat kollektivavtal som möjliggör individuella avtal om distansarbete för trafikförvaltningens medarbetare. Ledningsgruppen på trafikförvaltningen har lagt en plan för hur arbetet ska gå vidare på förvaltningen och vad som ska gälla för trafikförvaltningen. På trafikförvaltningen tillämpas övergångsregler fram till årsskiftet 2021/2022 som gäller den successiva återgången till arbetsplatsen efter pandemin. Under perioden fram till årsskiftet fortsätter arbetet med att konkretisera hur kollektivavtalet ska tillämpas i detalj på trafikförvaltningen. Ledningen tillsammans med chefer och fackliga representanter förbereder för möjligheten att i början av 2022 teckna individuella avtal med de medarbetare som så önskar.

Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som pågår av de centrala förvaltningarna inom regionen. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske mellan förvaltningarna.

[1] Färdtjänstnämnden köper tjänster från trafikförvaltningen.

På trafikförvaltningen sker arbetet inom ramen för Arbetsplats 2022 som är uppdelat inom tre områden:

- Fysisk arbetsplats
- Digital arbetsplats
- Nya arbetssätt

Detta kommer att skapa förutsättningar för hållbarheten som arbetsgivare över tid.

Trafikförvaltningen är varje år med i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av arbetsgivare där man mäter nyckeltal inom attraktiv arbetsgivarindex (AVI) och jämställdhetsindex (JÄMIX). I kartläggningen ingår cirka 350 företag och organisationer. Trafikförvaltningen har de senaste åren haft toppresultat i dessa mätningar och blev 2020 certifierade som ”Excellent arbetsgivare”, vilket betyder att trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa i Nyckeltalsinstitutets kvantitativa kartläggning av faktiska arbetsvillkor.

Medarbetar- och ledarskapsindex visar på ett bra resultat där målsättningen är att behålla nuvarande nivåer. Trafikförvaltningen har infört månatliga pulsmätningar där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus. Detta arbetssätt kommer att fortsätta under 2022 och är viktigt för att kontinuerligt följa arbetsmiljön och genom dialog genomföra förändringar vid behov.

Ett aktivt arbete sker för icke diskriminering och detta följs upp genom den årliga medarbetar enkäten.

Trafikförvaltningens arbete med friskfaktorer för att skapa en bättre arbetsmiljö och genom att fokusera på det friska nå lägre sjuktal fortsätter under 2022 med bland annat hälsokollen och hälsospåret. Likaså fortsätter arbetet med att öka medvetenheten om likabehandling och att öka mångfalden.

4 Ekonomi

4.1 Resultatbudget

Resultat (mkr)	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Verksamhetsanslag	1 226	1 226	1 208	1 208	1 208
Resenärsintäkter	148	167	166	201	202
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	346	411	419	431	444
Övriga intäkter	187	1	1	1	1
Verksamhetens intäkter	**1 907**	**1 804**	**1 795**	**1 841**	**1 855**
Köpt färdtjänsttrafik	-1 026	-1 205	-1 194	-1 204	-1 188
Sjukresor	-377	-444	-453	-464	-476
Tjänsteresor	-5	-7	-7	-8	-8
Övriga kostnader	-120	-127	-133	-136	-134
Verksamhetens kostnader	**-1 527**	**-1 783**	**-1 787**	**-1 812**	**-1 806**
Avskrivningar	-3	-16	-4	-25	-44
Finansnetto	0	0	0	0	0
Resultat*	**377**	**4**	**4**	**4**	**4**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

4.1.1 Intäkter

Verksamhetens intäkter uppgår i budget 2022 till 1 795 mkr vilket innebär en minskning om 9 mkr jämfört med budget 2021 och en minskning om 199 mkr jämfört med prognos per augusti. Jämförelser per kategori följer nedan.

Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslaget uppgår till 1 208 mkr i budget 2022 vilket är en minskning med 18 mkr jämfört med budget 2021 och prognos 2021. En överflyttning av verksamhetsanslag sker från färdtjänstnämnden till trafiknämnden i och med budget 2022 och efterföljande år till följd av att linjelagd närtrafik flyttas till trafiknämnden. Se vidare nedan under Köpt färdtjänsttrafik.

Resenärsintäkter

Intäkter avseende resenärsavgifter inom färdtjänstverksamheten beräknas till 166 mkr, vilket är i samma nivå som budget 2021. I jämförelse med prognos 2021 uppgår intäktsminskningen till 6 mkr. Minskningen från prognos 2021 beror främst på att antalet resor beräknas minska för taxi med sjukresor med anledning av regeringens och Folkhälsomyndighetens beslut att upphäva covid-19-restriktioner den 29 september 2021 har direktivet om sjukresor för 70 år och riskgrupper upphört samma datum vilket gör att antalet taxi med sjukresor beräknas minska 2022. Färdtjänstverksamheten följer prisjusteringen inom SL-trafiken vilket innebär att högkostnadsskyddet för vuxna uppgår till 970 kr och för pensionär, ungdom och student 650 kr, vilket beräknas generera en intäktsökning för 2022.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor
Ersättning för sjukresor från hälso- och sjukvårdsnämnden och för dess IT-relaterade kostnader (411 mkr). Sjukvården har det fulla kostnadsansvaret för sjukresorna vilka handlas upp och administreras av färdtjänstnämnden. Övriga intäkter (8 mkr) avser annan vidarefakturering av sjukresor (andra regioner) samt tjänsteresor. Budgeten 2022 uppgår till 419 mkr vilket innebär en ökning om 9 mkr motsvarande 2 procent jämfört med budget 2021. Jämfört med prognos 2021 ökar intäkterna med 5 mkr motsvarande 1 procent.

Övriga intäkter
Övriga intäkter uppgår till 1 mkr 2022 vilket är i nivå med budget 2021, jämfört med prognos 2021 en minskning med 179 mkr. Färdtjänstverksamheten har uppdraget att bistå Region Stockholm med PCR-tester (ambulanssjukvården avslutades sista september 2021 och PCR-tester är beräknat att fortgå till sista december 2021). Dessa uppdrag utförs av färdtjänstverksamhetens leverantörer och kostnaden vidarefakturerades till hälso-och sjukvårdsförvaltningen för liggande transporter och till Karolinska Universitetssjukhuset för kostnaden av PCR tester. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna för uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Kostnader
Verksamhetens kostnader uppgår i budget 2022 till 1 787 mkr vilket innebär en ökning om 4 mkr jämfört med budget 2021 och en ökning om 94 mkr jämfört med prognos 2021. Ökningen är främst av ökat resande efter att restriktionerna släppts. Jämförelser per kategori följer nedan.

Köpt färdtjänsttrafik
Köpt färdtjänsttrafik uppgår till 1 194 mkr och jämfört med budget 2021 minskar kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik med 11 mkr. Jämfört med prognos 2021 en ökning med 82 mkr.

Färdtjänsttaxi
Färdtjänsttaxi uppgår till 505 mkr och minskar med 13 mkr jämfört med budget 2021. Minskningen beror huvudsakligen på lägre resande till följd av covid-19, dock har en högre kostnad pris per resa med en indexökning med 1,6 procent beräknats för färdtjänsttaxi. Jämfört med prognos 2021 ökar kostnaderna med 57 mkr. För färdtjänsttaxi beräknas antalet resor öka med 9 procent utifrån prognos 2021 och uppgår till 1 628 648 resor 2022. Färdtjänstnämnden har föreslagit en ökning med 12 fritidsresor och färdtjänstverksamhetens bedömning är att det innebär 18 648 fler resor.

Rullstolstaxi färdtjänst
Rullstolstaxi uppgår till 339 mkr vilket är en minskning med 103 mkr jämfört med 2021 års budget. Minskningen beror huvudsakligen på lägre resande till följd av covid-19, dock har en högre kostnad pris per resa med en indexökning med 1,6 procent beräknats för rullstolstaxi. För rullstolstaxi beräknas antalet resor att öka med 9 procent utifrån prognos 2021 och uppgår till 641 160 resor budget 2022. Jämfört med prognos 2021 minskar kostnaderna med 50 mkr. Färdtjänstnämnden har beslutat om en ökning med 12 fritidsresor och färdtjänstverksamhetens bedömning är att det innebär 2 280 fler resor.

Närtrafik
Närtrafiken består av den linjelagda och den anropsstyrda närtrafiken. Den linjelagda närtrafiken uppgår till 17 mkr budget 2022. Under 2021 och 2022 flyttas 10 linjelagda linjer för närtrafiken succesivt över från färdtjänstnämnden till trafiknämnden. I budgetunderlagen för trafiknämnden/trafikförvaltningen och färdtjänstnämnden innebär detta att kostnader om 18 mkr flyttas över från 2022 och framåt med en motsvarande flytt av verksamhetsanslaget. Uppdraget att utreda möjligheten att utöka anropsstyrning av närtrafiken fortsätter under 2022. Den anropsstyrda närtrafiken uppgår till 9 mkr 2022 vilket skiljer marginellt från budget 2021.

Övrigt köpt färdtjänsttrafik
Övrigt köpt färdtjänsttrafik utgörs främst av båttaxi färdtjänst, resegaranti, ersättning för SL resor och övrigt köpt trafik. Kostnaden uppgår till 299 mkr 2022 vilket är en ökning med 125 mkr jämfört med budget 2021. Jämfört med prognos 2021 en ökning med 83 mkr. Förändringen gentemot budget 2021 och prognos 2021 beror främst på att en riskpost om 264 mkr lagts in till följd av det lägre resandet för den köpta färdtjänsttrafiken.

Kundtjänst inom färdtjänsten
Kundtjänst uppgår till 19 mkr 2022 vilket är en minskning med 4 mkr jämfört med budget 2021. Jämfört med prognos 2021 en ökning med 5 mkr vilket beror på att antal ärenden och samtal beräknas öka 2022 när resandet för främst färdtjänst ökar.

Sjukresor
Kostnaderna för sjukresor uppgår till 453 mkr 2022 ökar med 9 mkr jämfört med budget 2021. Jämfört med prognos 2021 minskar kostnaderna för sjukresorna med 2 mkr.

Taxi med sjukresor uppgår till 277 mkr och ökar med 27 mkr jämfört med budget 2021. Ökningen beror huvudsakligen på högre resande som trots pandemin ligger på mer stabila nivåer igen. Jämfört med prognos 2021 minskar kostnaderna med 8 mkr med anledning av regeringens och Folkhälsomyndighetens beslut att upphäva covid-19 restriktionerna den 29 september. Direktivet om sjukresor för 70 år och riskgrupper upphörde samma datum och resandet förväntas sjunka något 2022. Kostnad pris per resa har beräknats med en indexökning med 1,6 procent. För taxi med sjukresor beräknas antalet resor öka med 9 procent utifrån 2021 års budget och uppgår till 789 980 resor 2022.

Rullstolstaxi med sjukresor uppgår till 166 mkr vilket är en minskning med 18 mkr jämfört med 2021 års budget. Minskningen beror huvudsakligen på ett lägre resande. Kostnad pris per resa har beräknats med en indexökning med 1,6 procent. För rullstolstaxi sjukresor beräknas antalet resor att minska med 2 procent utifrån 2021 års budget och uppgår till 336 900 resor 2022. Jämfört med prognos 2021 ökar kostnaderna med 6 mkr. Intäkterna för sjukresor motsvarar väl kostnaderna för sjukresor vilket innebär att färdtjänstverksamhetens nettoresultat inte påverkas av de ökade kostnaderna (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Tjänsteresor uppgår till 7 mkr 2022, vilket är i nivå med budget 2021. Jämfört med prognos 2021 är det en marginell skillnad. Tjänsteresor uppgår till 27 471 resor 2022 vilket är i nivå med budget 2021. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller tjänsteresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Övriga kostnader
Övriga kostnader uppgår till 133 mkr, vilket är en ökning med 5 mkr jämfört med budget 2021. Kostnaden ökar främst beroende på högre förvaltningskostnader för Appen och utveckling av Samplan. Övriga kostnader utgörs främst av köpta tjänster från trafikförvaltningen. I budget 2022 uppgår denna ersättning till drygt (63 mkr) och inkluderar även övriga allmänna kostnader (overhead) såsom lokalkostnader, administrativ service, personalkostnader, IT-kostnader med mera. Övriga kostnader utgörs även av drift- och underhåll (40 mkr), specialistkonsulter (13 mkr) samt kundförluster (6 mkr). Jämfört med prognos 2021 minskar de övriga kostnaderna med 13 mkr.

Avskrivningar
Avskrivningar kopplade till färdtjänstsystem uppgår till 4 mkr i budget 2022 vilket är 13 mkr lägre än budget 2021. Minskningen beror på att det nya tillståndssystemet för färdtjänst som avses driftsätts 2022 är försenat. Jämfört med prognos 2021 ökar avskrivningarna med 2 mkr med samma förklaring som ovan.

Framtida kostnadsutveckling 2023-2024
År 2023 förväntas resandet för färdtjänst vara tillbaka på 2019 års nivåer. Färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor står för ca 92 procent av färdtjänstnämndens samtliga verksamhetskostnader. Ett nytt avtal för färdtjänsttaxi och sjukresor med taxi kommer att träda ikraft 2023.

För sjukresor erhåller dock färdtjänstnämnden ersättning från hälso- och sjukvårdsnämnden varvid sjukresekostnaderna är resultatneutrala för färdtjänstnämnden. Sjukresorna står för ca 25 procent av nämndens totala verksamhetskostnader. Under pandemin ökade andelen sjukresor från 25 procent till 30 procent av det totala resandet men färdtjänstverksamheten ser en återgång till mer historiska värden.

Indexering har gjorts för planåren 2022-2023 med 3,0 procent respektive 3,5 procent. För att planåren ska nå resultatkravet om 4 mkr har en besparingspost på 15 mkr lagts in 2023 respektive 85 mkr 2024.

4.2 Balansräkning

Balansräkning	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	79	132	180	191	184
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	421	175	175	175	175
- varav kassa och bank	*247*	*0*	*0*	*0*	*0*
SUMMA TILLGÅNGAR	501	307	354	366	358
Eget kapital	424	722	726	730	734
Avsättningar	0	0	0	0	0
Skulder	**76**	**-415**	**-372**	**-365**	**-376**
- varav långfristiga skulder	*0*	*-492*	*-449*	*-441*	*-453*
- varav kortfristiga skulder	*76*	*76*	*76*	*76*	*76*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	501	307	354	366	358

***mkr**

Färdtjänstnämndens totala budgeterade tillgångar uppgår till 354 mkr 2022, en ökning med 47 mkr jämfört med 2021 års prognos. Ökningen består av budgeterade investeringar på 51 mkr vägt mot avskrivningar på 4 mkr. Investeringarna finansieras främst genom nya långfristiga lån för verksamheten. Färdtjänstnämndens resultatkrav är fastställt till 4 mkr år 2022.

Under planåren 2023-2024 ökar de totala budgeterade tillgångarna med 4 mkr och uppgår 2024 till 358 mkr. Ökningen består av budgeterade investeringar på 73 mkr vägt mot avskrivningar på 69 mkr. Investeringarna finansieras även för planåren främst genom nya långfristiga lån. Resultatkravet för planåren 2023-2024 är fastställt till 4 mkr per år.

4.3 Investeringar

Objekt	2022	2023	2024
Beslutande investeringar >100 mkr			
Nyinvesteringar <100 mkr			
Ersättningsinvesteringar <100 mkr	51,0	36,7	36,7
Summa	51,0	36,7	36,7

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Med utgångspunkt i övertagandet av systemleveransen för det nya systemstödet för färdtjänstverksamheten kommer den planerade första lanseringen att ske enligt plan under hösten 2022. Utvecklingsarbetet kommer därför från årsskiftet 21/22 allt mer inriktas på att integrera samtliga system i lösningen och under våren succesivt genomföra de sista kompletteringarna inför acceptanstestperioden. Dessa tester startar innan sommaren och därigenom kommer lösningen kunna testas av slutanvändarna inför den planerade lanseringen. Parallellt med utvecklings- och testarbetet kommer projekt tillsammans med färdtjänstverksamheten att genomföra utbildningar för interna och externa användare av systemlösningen.[2]

Färdtjänstnämndens investeringsbudget innehåller enbart ett fåtal objekt och förskjutningar mellan år kan inte lösas inom ram, således behöver ett investeringsutrymme skapas för 2022 som säkerställer eventuell tidsförskjutning.

Investeringsvolymen uppgår till 188 mkr åren 2022-2031, med tyngdpunkt på de inledande åren. Projektet för *Nytt systemstöd färdtjänstverksamheten* berörs av förseningar och det nya tilltänkta trafikhanteringssystemet kan som en konsekvens av att projektet berörs av förseningar inte påbörjas 2022 som det var planerat. Projekten kräver ett stort deltagande från medarbetare inom färdtjänstverksamheten och gör att dessa två projekt inte kan drivas parallellt, vilket gör att projekt trafikhanteringssystem kan startas tidigast 2023/2024 och projektet förlängs till 2025.

[2] Projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten genomgår bedömning avseende hittills utvecklade- samt framtida innehåll, vilket kan komma att påverka projektets redovisning.

5 Verksamhetstal

5.1 Avtal och överenskommelser

Under 2022 fortsätter upphandling av närtrafik med planerad avtalsstart oktober 2022. Upphandlingen siktar till att nå ut till potentiella resenärer med ett mer riktat utbud men även på en tydligare, enhetlig och effektiv uppföljning.

Färdtjänstnämnden har gett färdtjänstverksamheten i uppdrag att utöka den anropsstyrda närtrafiken genom att bland annat genom att omvandla delar av den linjelagd närtrafiken till anropstyrd närtrafik. Detta för att den anropstyrda närtrafiken ger en högre service till resenärerna genom att hämta upp och lämna av resenärerna portnära. Det öppnar upp möjligheter för färdtjänstresenärer att välja anropstyrd närtrafik istället för att resa med färdtjänsten.

Under 2022 kommer upphandling av avtal för taxi för färdtjänst och sjukresor att påbörjas och implementeras 2023. En strategisk avtalsutvärdering under 2021 ligger till grund för affärsinriktningen. Under 2022 initieras strategisk avtalsutvärdering av nuvarande avtal för beställningscentral, rullstolstaxi och bårtaxi. Syftet med utvärderingen är att inhämta information om utförande av tjänsten och dess leveranser över hela avtalsperioden. Vidare att definiera mål och affärsinriktning inför kommande avtalsperiod.

5.2 Resande i särskilda persontransporter

Resande i särskilda persontransporter (totalt tusental)	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Särskilda persontransporter, resor totalt[3]	2809	3521	3 427	4057	4086

Färdtjänstnämndens har beräknat antal resor till totalt 3 426 789 resor för budget 2022, vilket är en sänkning med 93 836 resor gentemot 2021 års budget på 3 520 625 resor.

Antalet resor för färdtjänsttaxi är beräknat till 82 procent av 2019 års volymer. Antalet resor för rullstolstaxi är beräknat till 70 procent av 2019 års volymer. Färdtjänstresorna är budgeterat till 2 272 438 resor där ingår både färdtjänsttaxi, rullstolstaxi samt bårtaxi. Färdtjänstresor beräknas minska med 152 836 resor gentemot 2021 års budget.

Den viktigaste förutsättningen för en budget i balans är att resandet med färdtjänst är i nivå med budget.

Sjukresor är budgeterat till 1 126 880 resor där ingår både taxi med sjukresor samt rullstolstaxi med sjukresor. Sjukresor beräknas öka med 58 880 resor gentemot 2021 års budget.

Färdtjänstnämnden har budgeterat tjänsteresor till 27 471 resor vilket är en marginell ökning jämfört med 2021 års budget. För vidare analys av antalet resor per trafikform, se avsnitt 4.1 Resultatbudget.

6 Intern kontroll och regelefterlevnad

6.1 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser på färdtjänstverksamheten vilket sedan presenteras i trafikförvaltningens ledningsgrupp. Ledningsgruppen tar utifrån detta beslut att godkänna färdtjänstnämndens risksammanställning och som en del i Plan för intern kontroll. Färdtjänstnämndens arbete med riskbedömning har sammanfattningsvis resulterat i fyra verksamhetsövergripande risker vilka rapporteras i Plan för intern kontroll.

Analysen av risker för färdtjänstverksamheten visar att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målet avseende att kärnverksamheten ska prioriteras och målet att Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är följande:

• Risk att efterfrågan av fordon är större än tillgången.

• Risk att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga.

• Risk att färdtjänstverksamheten inte har tillräckliga personalresurser för att klara av sitt uppdrag.

• Risk för sänkt förtroende för färdtjänstleveransen.

Flertalet av riskerna från 2021 kvarstår och kontroller och åtgärder har uppdaterats. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.
Några risker har inslag av påverkan av covid-19 och då har man tagit hänsyn till detta när man gjort värderingen av riskerna samt när kontroller och åtgärder tagits fram.

6.2 Regelefterlevnad

Trafikförvaltningens verksamhet[3] regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi.

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna: strategier, trafikplaner, riktlinjer och utvecklingsplaner.

[3] Färdtjänstnämnden köper tjänster från trafikförvaltningen.

För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige), bland annat regionens miljöprogram 2017-2021 som ersätts av en Hållbarhetsstrategi under åren 2022–2027 vilken baseras på regionens hållbarhetspolicy. Den inkluderar förutom miljö även social och ekonomisk hållbarhet. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav inom hållbarhetsområdet. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

Informationssäkerhet
Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är att verksamheten ska arbeta systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och att säkerställa adekvat skydd för förvaltningens information. Arbetet omfattar all information som inte omfattas av säkerhetsskyddslagen.

Ett av informationssäkerhets fokus områden för 2022 innebär att sätta grundläggande förmågor och förutsättningar på plats för erhålla och arbeta systematiskt med informationssäkerhet. Uppdraget att förbättra informations- och IT-säkerhet sker i nära samarbete med IT med IT som drivande.

I och med förändringar i dokumentstruktur för informationssäkerhet inom regionen ändrar trafikförvaltningen dokumentstyrningen. En anpassning sker så att ledningssystemet för informationssäkerhet blir en del av ledningssystemet för säkerhet parallellt med områdena trafiksäkerhet, säkerhetsskydd etc. I och med denna förändring kommer en ny dokumenttyp att infogas och nyttjas. Anpassning och framtagande av dessa styrande dokument genomförs under 2022 och framåt.

Grunden för trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är informationssäkerhetsklassificering av informationstyper, som skapas och hanteras, inom verksamhetens olika delar. Informationssäkerhetsklassificeringen redogör för skyddsnivå på information. Utifrån fastställd skyddsnivå identifieras de skyddsåtgärder som ska implementeras.

Arbete med att etablera/utveckla förmåga att utreda informationssäkerhetsincidenter fortsätter succesivt under 2022.

Arbetet med att skapa rätt förutsättningar för systematiska och strukturerade kontroller av regelefterlevnad fortsätter med etablering av processen för efterlevnadskontroll, på teknik- och verksamhetsnivå under 2022.

Införande av den nya säkerhetsbestämmelsen för åtkomstkontroll (behörighetsstyrning) sker under 2022.

En ny handlingsplan har fastställts för 2022. Handlingsplanen tar främst fasta på att sätta styrande regler på plats i och med de ändringar som sker gällande regionens ledningssystem för informationssäkerhet men det stort fokus är även att uppfylla indikatorer enligt Regionens budget.

Trafiksäkerhet
Trafikförvaltningen har anslutit sig till det nationella halveringsmålet, innebärande att antalet allvarligt skadade och dödade ska halveras till 2030.

Indikator för trafiksäkerhet för färdtjänsten är under framtagande och kommer att börja rapporteras på under 2022 för att få ett basår för att sedan kunna mätas under 2023.

Anti-korruption
Inom Region Stockholm finns antagna riktlinjer för antikorruption och representation samt en antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera regionens antikorruptionspolicy och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Inom Region Stockholm finns även sedan juni 2019 en central visselblåsarfunktion. Funktionen är avsedd för allvarliga oegentligheter/ missförhållanden till exempel lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.

Ett annat styrande dokument som trafikförvaltningen förbundit sig att följa är FN:s Global Compact där princip nummer 10 lyder ”Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor”.

Ett tredje viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen där färdtjänstverksamheten ingår. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för förvaltningen. Allt arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet.

Varje år skickar trafikförvaltningen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte. Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen samt avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Miljö
Trafikförvaltningens miljöarbete tar utgångspunkt i Miljöprogram för Region Stockholm 2017-2021, och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Från 2022 kommer Hållbarhetsstrategin ta över efter miljöprogrammet. Den utgår från hållbarhetspolicyn och anger prioriteringar, inom hela hållbarhetsområdet, under åren 2022–2027.

Utvärdering av måluppfyllelse, inklusive analys, görs årligen i samband med årsbokslutet och rapporteras i trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning (från och med år 2020 ingår miljöredovisningen som bilaga till hållbarhetsredovisningen).

Trafikförvaltningen arbetar vidare med att utveckla och förvalta miljöledningssystemet enligt nya ISO14001:2015 med stöd av interna miljörevisorer. Exempelvis förbättras kontroll av lag- och kravefterlevnad och processen för ledningsrapportering miljö utvecklas vidare liksom riskarbetet.

Social hållbarhet
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. För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik och särskilda persontransporter.

Trafikförvaltningen arbetar med målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Under 2022 fortsätter förvaltningen sitt deltagande i programmet Sustainable Development Goal (SDG) Ambition accelerator, inom ramen för Global Compact, med fokus att styra verksamheten för att nå de globala hållbarhetsmålen.

Trygghet
Trygghet styrs liksom det övriga hållbarhetsarbetet övergripande av regionens Hållbarhetsstrategi och av mål i trafikförsörjningsprogrammet och beskrivs under punkt 3.2.1. Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar.

Jämlikhet och jämställdhet
Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, reviderade riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar. En rapport (Communication on progress) ska tillställas FN:s sekretariat för Global Compact. Samma rapport ska även tjäna som trafikförvaltningens hållbarhetsrapport i enlighet med den nya lagstiftningen om hållbarhetsrapportering.

Utbildningsprogram för förvaltningens medarbetare genomförs avseende olika aspekter av social hållbarhet liksom arbete med att identifiera och värdera sociala konsekvenser i olika studier och utredningar.

Nationella minoriteter och minoritetsspråk
Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter och minoritetsspråk pågår inom ramen för Region Stockholms övergripande kommunikationsuppdrag.

Barnkonventionen
Barnkonventionen ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

Folkhälsa
Trafikförvaltningen samarbetar med övriga Region Stockholm i arbetet med att planera sin verksamhet inom området med utgångspunkt från folkhälsopolicyn. I detta arbete läggs särskild vikt på barnperspektivet, trygghet och tillgänglighet. Under 2022 kommer implementering av den nya folkhälsopolicyn i ha fokus där trafikförvaltningen deltar.

Arbete för tillgänglighet
Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgrupper. Färdtjänstnämnden och förvaltningen ska fortsätta med regelbunden samverkan och samråd med funktionshinders- och pensionärsorganisationer med syfte att fortsatt verka för tillgänglighet och god kvalitet på funktionen färdtjänst inom Region Stockholm. Tillgänglighetsarbetet följs upp med hjälp av tillgänglighetsdatabasen enligt fastställda kriterier enligt indikator ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”.

Uppförandekod för leverantörer
Region Stockholms uppförandekod är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet och ligger till grund för de beslut som fattas i verksamheten och som påverkar miljö, resenärer, samhälle och andra intressenter. Verksamheten bedrivs som minimum efter de lagar och regler som gäller inom respektive verksamhetsområde där trafikförvaltningen eller leverantörer är verksamma. Trafikförvaltningen fortsätter implementering av de branschgemensamma riktlinjer inom social hållbarhet som togs fram tillsammans med Skånetrafiken och Västtrafik och som har Region Stockholms uppförandekod som utgångspunkt.

Taxebilaga budget 2022

Färdtjänst	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
Färdtjänstresor med taxi och rullstolstaxi		
Pris per resa (en resa = 30 km)	86 kr	86 kr
Minimiavgift - bil på gatan	62 kr	62 kr
Högkostnadsskydd	970 kr	650 kr
Medresenärsavgift	40 kr	40 kr

Bilaga:
Plan för intern kontroll 2022 färdtjänstnämnden

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0685

Färdtjänstnämnden

Plan för intern kontroll 2022

Budget 2022

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 4

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.3 Information och kommunikation 9
3.4 Övervakning och uppföljning 9

4 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2019-0866). Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Färdtjänstnämnden köper tjänster från trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk för att fatta verksamhetsbeslut samt för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på färdtjänstverksamhetens nivå och med representanter från trafikförvaltningens ledningsgrupp. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

För det aktuella verksamhetsåret finns en risksammanställning avseende färdtjänstverksamhetens mest väsentliga risker som följs upp med kontroller och åtgärder. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och färdtjänstnämnden.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen och därmed färdtjänstverksamheten att säkra en korrekt värdering av vår förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att etablera en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Detta arbete kommer att fortsätta under 2022. Syftet är att mer i detalj tydliggöra arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen och därmed också inom färdtjänstverksamheten.

Färdtjänstverksamhetens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under kommande verksamhetsår inte kommer att påverkas av covid-19.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser på färdtjänstverksamheten vilket sedan presenteras i trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Ledningsgruppen tar utifrån detta beslut att godkänna färdtjänstnämndens risksammanställning och som en del i Plan för intern kontroll.

Färdtjänstnämndens arbete med riskbedömning har sammanfattningsvis resulterat i fyra verksamhetsövergripande risker vilka rapporteras i Plan för intern kontroll.

Analysen av risker för färdtjänstverksamheten visar att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målet avseende att kärnverksamheten ska prioriteras och målet att Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är följande:

• Risk att efterfrågan av fordon är större än tillgången.

• Risk att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga.

• Risk att färdtjänstverksamheten inte har tillräckliga personalresurser för att klara av sitt uppdrag.

• Risk för sänkt förtroende för färdtjänstleveransen.

Flertalet av riskerna från 2021 kvarstår och kontroller och åtgärder har uppdaterats. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Några risker har inslag av påverkan av covid-19 och då har man tagit hänsyn till detta när man gjort värderingen av riskerna samt när kontroller och åtgärder tagits fram.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten, i enlighet med vad fullmäktige beslutar,:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedrivs ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

Nämnden/bolaget har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje styrelse och nämnd har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/bolagschefens återrapportering och revisorernas granskning om att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschef/bolagschef ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/bolagschef ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som nämnderna och bolagen redovisar i andra rapporter.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

I färdtjänstnämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Färdtjänstnämnden köper tjänster ifrån trafikförvaltningen. Förvaltningens ledning har etablerat styrande dokument och instruktioner till förvaltningen och kommunicerar en sådan kultur och etiska värderingar som lägger grunden för att förvaltningens verksamhet ska prestera de leveranser färdtjänstnämnden och regionfullmäktige beslutat om.

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

Uppföljning av risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar. Färdtjänstverksamheten rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder. Resultatet kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och färdtjänstnämnden.

Det är färdtjänstverksamhetens samlade bedömning att covid-19 inte har påverkat förvaltningens möjlighet till styrning och kontroll negativt.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

Trafikförvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Färdtjänstverksamheten har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2022. Dessa riskanalyser har legat till grund för den risksammanställning som är en del av Plan för intern kontroll för verksamhetsåret 2022.

Färdtjänstverksamheten bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås.

Den pågående pandemin har påverkat färdtjänstens verksamhet under året. Men det är färdtjänstverksamhetens samlade bedömning att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under kommande verksamhetsår inte kommer att påverkas av covid-19.

3.2.2 Analys och slutsatser

Nedan presenteras de högst värderade riskerna samt föreslagna åtgärder för att hantera riskerna.

Risk: Att efterfrågan av fordon är större än tillgången.

Risken är att enskilda åkerier gör konkurs vilket påverkar leverantörens förmåga att utföra uppdraget.

För att hantera risken följs respektive leverantör upp av avtalsförvaltare och diskussion genomförs med leverantören om åtgärder.

Risk: Att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga.

Risken är att incidenter inträffar vilket får till konsekvens att färdtjänstverksamheten inte följer de lagar och regler som finns avseende exempelvis (GDPR).

För att hantera den här risken görs löpande uppföljningar av incidenter och åtgärder vidtas vid behov.

Risk: Att färdtjänstverksamheten inte har tillräckliga personalresurser för att klara av sina uppdrag.

Förvaltningsuppdraget är prioritet men många övriga uppdrag och initiativ kräver deltagande från medarbetare vilket innebär att färdtjänstverksamhetens förvaltningsuppdrag inte blir utfört enligt arbetsordningen.

För att hantera risken görs kvartalsvis uppföljning av verksamheten. Färdtjänsten följer löpande upp aktivitets-/uppdragslista och där tidplaner inte håller så ska det på dessa uppdrag genomförs konsekvensanalyser för att kunna prioritera om bland uppdragen/aktiviteterna.

Risk: Sänkt förtroende för färdtjänstleveransen.

Bristande leveranser till en utsatt grupp kan medföra en negativ upplevelse och bild av färdtjänstverksamheten med sänkt förtroende som följd.

För att hantera den här risken genomförs löpande uppföljning av leverantören.

3.3 Information och kommunikation

Färdtjänstnämnden följer trafikförvaltningens, informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll.

Trafikförvaltningens informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på förvaltningens intranät så att det når rätt befattningshavare i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var någonstans aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen.

Rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa rutiner pågår. Syftet är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom färdtjänstverksamheten.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Uppföljning

Varje tertial följer riskägare upp kontroller och åtgärder som är beslutade för respektive risk. Värderingen av risken genomförs och justering sker i fall behov finns.

Uppföljningen sker i Stödet varifrån rapporter för vidare rapportering hämtas. Förvaltningens ledningsgrupp delges uppföljningen via ledningsrapporteringen och beslutar om eventuella åtgärder ska vidtas. Därefter rapporteras uppföljningen av risker till regionledningskontoret och färdtjänstnämnden.

3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Färdtjänstnämnden arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Rutiner och instruktioner avseende risk och internkontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa uppdaterade styrande dokument har påbörjats under 2021 och kommer att fortsätta under 2022. Syftet med det här är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

3.4.3 Hantering av brister och avvikelser

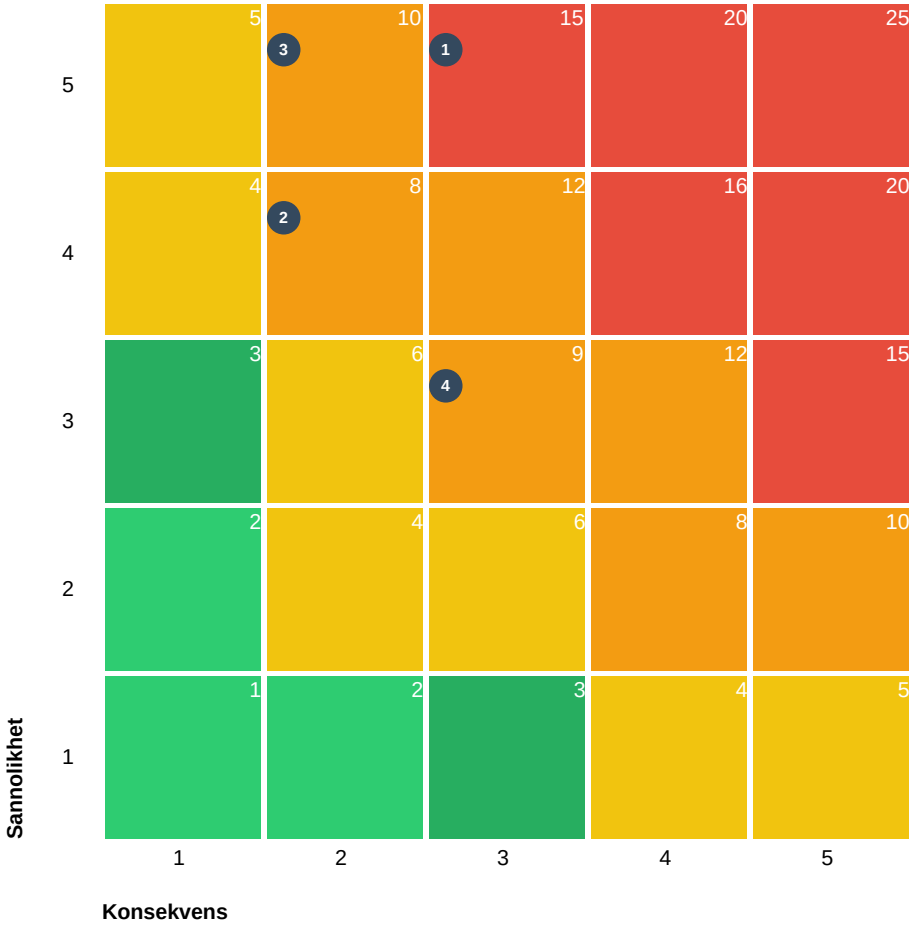
Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade risk acceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Uppföljning av färdtjänstverksamhetens risksammanställning som är en del av Plan för intern kontroll granskas löpande.

4 Sammanställning av risker



1 Mycket hög risk 3 Hög risk | Totalt: 4

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk			
Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar		1	48482	–	Att efterfrågan av fordon är större än tillgången
		2	48484	–	Sänkt förtroende för färdtjänstleveransen
Kärnverksamhet ska prioriteras		3	48481	–	Att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga
		4	48480	–	Att färdtjänstverksamheten inte har tillräckligt med personal/resurser för att klara av sina uppdrag

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

IT-avdelningen
IT-projekt

Handläggare
Joel Almstedt
070-9512377
joel.almstedt@sll.se

KALKYL
2021-06-30
Version 1.0
K3 (Mycket känslig)

Ärende/Dok. Id
SL 2015-0529

Bilaga 1: Kalkyl inför investeringsbeslut

HEMLIG

Hemlig enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen 2009:400

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Veksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning
Central styrning

Handläggare
Anna-Maria Nordman
070-786 3624
anna-maria.nordman@sll.se

KALKYL
2018-08-31
Version 1.5

Kalkyl inför investeringsbeslut

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt. Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "Investeringar".

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda **projektregistreringsblanketten** användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens

Majoriteten av antaganden är sådana som användaren själv anger. Följande antaganden är dock gemensamma för alla användare:

Index: Indextakten satt som generellt antagande till 3% under hela kalkylperioden

Ränta: Räntan satt som generellt antagande till 2% under hela kalkylperioden

Kalkylränta: Enligt riktlinjer från SLL är kalkylräntan 4%

2. Information

Program (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	
Program (nummer)	50003	
Huvudprojekt (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	
Huvudprojekt (nummer)	85000	
Projekt (namn)	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten	
Projekt (nummer)	85500000	
Ärendenummer för beslut - Utredning	SL 2013-3813	
Ärendenummer för beslut - Planering	SL 2013-3813	
Ärendenummer för beslut - Genomföran	SL 2015-0529, FTN 2020-0020 och FTN 2021-XXX	Kompleteras med FTN ärrene för det förnyade beslutet.

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

3. Utredning (Fas 10)

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: SL 2013-3813

Kalkylår	2015

Investeringar exkl. index (tkr)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Totalt**	
Förstudie	1 687										1 687	2
											0	3
											0	4
											0	5
											0	6
Total exkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**	32
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%		33
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%		34
Total investeringar inkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**	35
												36

Kostnader exkl. index (tkr)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Totalt**	
[Kostnadspost]											0	38
											0	39
											0	40
											0	41
											0	42
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	68
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%		69
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%		70
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	71
												72
Total beslut inkl. index	**1 687**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 687**	73

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Kommentarer

Sifrorna avser beslutat budget för utredningsfasen

4. Planering (Fas 20)

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: SL 2013-3813

Kalkylår	2016

Investeringar exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**	
Ledning & styrning	1 546										1 546	2
Administration	180										180	3
Kravspecificering	2 108										2 108	4
											0	5
											0	6
Total exkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**	32
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%		33
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%		34
Total investeringar inkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**	35
												36

Kostnader exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**	
[Kostnadspost]											0	38
											0	39
											0	40
											0	41
											0	42
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	68
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%		69
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%		70
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	71
												72
Total beslut inkl. index	**3 834**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 834**	73

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Kommentarer

Sifrorna avser beslutad budget för planeringsfasen

5. Genomförande (Fas 30)

39779

Program: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt: Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Ärendenr: SL 2015-0529, FTN 2020-0020 och FTN 2021-XXXX

Kalkylår	2021

Investeringar exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**		
Ledning och styrning	5 559	6 539	11 080		12 500	14 857	12 520				63 055		2
Realisering			11 080	4 579	10 634	31 783	33 233				91 309		3
Risk (fr.o.m. 1 nov 2022)							11 000				11 000		4
Justering							-15 000				-15 000		5
Kostnadsföring task force						-2 000					-2 000		6
Total exkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**4 579**	**23 134**	**44 640**	**41 754**	**0**	**0**	**0**	**148 364**		37
Indexprognos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%			38
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	103%	106%	109%			39
Total Investeringar inkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**4 579**	**23 134**	**44 640**	**41 754**	**0**	**0**	**0**	**148 364**		40
													41
Kostnader exkl. index (tkr)	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**		42
Utbildning, ledning											0		43
Förgäveskostnader 2019				17 140							17 140		44
Förgäveskostnader 2020					3 251						3 251		45
Förgäveskostnader 2021						2 000					2 000		46
Driftkostnad 2022 (Extraersättning)						750	1 500				2 250		47
Justering							15 000				15 000		48
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**17 140**	**3 251**	**2 750**	**16 500**	**0**	**0**	**0**	**39 641**		78
Indexprognos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%			79
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	103%	106%	109%			80
Total Kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**17 140**	**3 251**	**2 750**	**16 500**	**0**	**0**	**0**	**39 641**		81
													82
Total beslut inkl. index	**5 559**	**6 539**	**22 159**	**21 719**	**26 385**	**47 390**	**58 254**	**0**	**0**	**0**	**188 005**	**188 005**	83
													84
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totalt**		85
Andel aktiverat (Alla faser)		0%	0%	2%	0%	0%	98%						86
													88
Investeringsbidrag (tkr)											0		89

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Kommentarer

Indexpåslag för 2016-2021 är ändrat till 0% eftersom siffrorna är nästan 100% utfall.
Förgäveskostnader 2021 omfattar 2 000 tkr förgäveskostnader task force SoFT samt 750 tkr villkorad fast ersättning till Sopra Steria

6. Avskrivningstider

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20		0
Fordon	20		0
Stationer/terminaler	20		0
Depåer	20		0
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Inmateriella anläggningstillgångar	5	100%	153 885
		100,0%	*153 885*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*0*

Investeringar

Utredning	1 687
Planering	3 834
Genomförande	148 364
Total investeringsutgift	**153 885**

7. Drift

Driftstart	2022

Prognos exkl. index (tkr)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**Totalt**
Intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Biljettintäkter]																					0
[Uthyrning fordon]																					0
[Uthyrning lokaler]																					0
[Reklam]																					0
[Andra intäkter]																					0
Kostnadsreduktioner[1]	1 000	6 200	10 760	11 556	12 432	13 395	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55 342
Drift - Sekund		1 800	3 780	4 158	4 574	5 031															19 343
Drift - Skanning	800	800	800	800	800	800															4 800
Drift - SRS		2 100	4 180	4 598	5 058	5 564															21 499
Drift - Röda Lådan			500	500	500	500															2 000
Drift - Boomerang																					0
Utv - Sekund	100	500	500	500	500	500															2 600
Utv - SRS	100	500	500	500	500	500															2 600
Utv - Boomerang		200	200	200	200	200															1 000
Utv - Röda lådan		300	300	300	300	300															1 500
																					0
Kostnadsökningar[2]	-2 450	-11 600	-10 800	-10 800	-10 800	-10 800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-57 250
Drift - SoFT		7 100	7 100	7 100	7 100	7 100															35 500
Drift - Boomerang (nya)	450	900	900	900	900	900															4 950
Drift - Webforum	100	200	200	200	200	200															1 100
Drift - Integrationsplattformen	300	600	600	600	600	600															3 300
Drift - Röda Lådan	500	500																			
Drift - Skanning	800	800	800	800	800	800															4 800
Utv - SoFT		500	500	500	500	500															2 500
Utv - Boomerang		200	200	200	200	200															1 000
Utv - Webforum																					0
Utv - Röda Lådan	300	300																			
Utv - Integrationsplattformen		500	500	500	500	500															2 500
Total exkl. index	**-1 450**	**-5 400**	**-40**	**756**	**1 632**	**2 595**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-1 908**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%	
Total Intäkter inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsreduktioner1 inkl. index	1 000	6 386	11 415	12 628	13 992	15 528	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60 949
Total Kostnadsökningar2 inkl. index	-2 450	-11 948	-11 458	-11 801	-12 155	-12 520	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-62 333
Total inkl. index	**-1 450**	**-5 562**	**-42**	**826**	**1 836**	**3 008**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-1 384**
Utrangering av tillgång (tkr)																					**0**
Avskrivningar	**30 161**	**30 161**	**29 984**	**29 891**	**29 713**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**149 911**
Nedskrivning av investeringsbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader	**2 457**	**1 853**	**1 254**	**656**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**62**	**7 204**

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Kommentarer

1) Kostnadsreduktioner - Kostnader som Färdtjänsten haft om man ej investerat i ett nytt systemstöd.
2) Kostnadsökningar - Framtida driftskostnader med det nya systemstödet

Ingen utrangeringskostnad för SRS/SEKUND då dessa är fullt avskrivna när dess system antas tas ur drift.
Kostnader för befintliga system (Sekund_Skanning_SRS_Röda Lådan_Boomerang) kommer från dialog med OL och OL IT för färdtjänst.
Driftskostnader för integrationer är antagna då ingen annan input finns."Drift" definieras som drift, support & underhåll samt applikationsdrift
Besparingar i livscykelhantering för de nya systemen är inte inkluderade
Avveckling av SRS/Sekund antas ske i slutet av kvartal 4, 2022

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Drift Investering

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Huvudprojekt	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projekt	Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Fas 10 - Utredning

Beslut

Kalkylår	2015
Investeringar	1 687
Kostnader	0
Utredningsbeslut	**1 687**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Tidigare beslut

Investeringar	1 500
Kostnader	0
Totala utgifter	**1 500**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	1 687
Kostnader	
Totala utgifter	**1 687**

Nominella värden

Fas 20 - Planering

Beslut

Kalkylår	2016
Investeringar	3 834
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**3 834**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Tidigare beslut

Investeringar	5 000
Kostnader	
Totala utgifter	**5 000**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	3 834
Kostnader	
Totala utgifter	**3 834**

Nominella värden

Fas 30 - Genomförande

Beslut

Kalkylår	2021
Driftstart	2019
Investeringar	148 364
Kostnader	39 641
Genomförandebeslut	**188 005**

Nominella värden

Investeringsbidrag totalt	0

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	60 949
Kostnadsökningar	-62 333
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-149 911
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-6 589
Driftskonsekvenser 10 år	**-157 884**

Nominella värden

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	60 949
Kostnadsökningar	-62 333
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	-149 911
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-7 204
Driftskonsekvenser 20 år	**-158 499**

Nominella värden

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-103 403
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-103 403

År noll = start för genomförande (inte vid start för utredning)

Internränta inkl. Investeringsbidrag	0%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	0%

Tar ej hänsyn till utgifter under utredning och planering

Kalkyl utförd av: Joel Almstedt

Tidigare beslut

Investeringar	121 713
Kostnader	
Totala utgifter	**121 713**

Nominella värden

Totalt alla faser

Beslut

Utredning	1 687
Planering	3 834
Genomförande	188 005
Total utgift	**193 526**

Nominella värden

Tidigare beslut

Utredning	1 500
Planering	5 000
Genomförande	121 713
Total utgift	**128 213**

Nominella värden