Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-03

Ärende
FUT 2021-1112
TN 2020-1671
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2021-12-14, punkt 20

Förslag till verksamhetsplan 2022 samt internkontrollplan för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till verksamhetsplan samt internkontrollplan för trafiknämnden. Bilagt återfinns förslag till verksamhetsplan 2022 samt internkontrollplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bolagsdel inom AB SL samt NTAB respektive trafikförvaltningen inklusive övriga bolagsdelar inom AB SL samt WÅAB.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 14 december 2021.
Verksamhetsplan 2022 samt internkontrollplan inklusive bilagor för förvaltning för utbyggd tunnelbana.
Verksamhetsplan 2022 samt internkontrollplan inklusive bilagor för trafikförvaltningen.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Fastställa verksamhetsplan 2022 och internkontrollplan 2022 för trafiknämndens ingående verksamheter.

2. Överlämna föreliggande förslag till regionfullmäktige.

3. Förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningarnas 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.

I samband med att fullmäktige 13-14 juni 2017 beslutade om budget, LS 2017-0452 beslutades att trafiknämnden från och med 1 juli 2017 ansvarar för både förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen. Förändringen sker för att skapa en samlad bild av regionens investeringar i kollektivtrafiken och för att skapa en smidigare beslutsprocess. Förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen är fortsatt två självständiga förvaltningar.

Trafiknämndens ekonomiska och verksamhetsmässiga planering och uppföljning kommer att återrapporteras i likhet med detta förslag till beslut, med ett gemensamt tjänsteutlåtande samt med bilagda underrapporter från respektive förvaltning.

Överväganden
Trafiknämndens förslag till Verksamhetsplan 2022 har rapporterats i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana återrapporterar inom bilaga 1 förslag till verksamhetsplan 2022 samt förslag till internkontrollplan för 2022.

Trafikförvaltningen återrapporterar inom bilaga 2 förslag till Verksamhetsplan 2022 samt förslag till internkontrollplan för 2022 för trafikförvaltningen.

För detaljerad information om respektive förvaltning och dess tillhörande verksamhet, se bilagor 1 och 2.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Trafiknämndens förslag till Verksamhetsplan 2022 för de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna är i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer.

Trafiknämndens förslag till Verksamhetsplan 2022 har inga andra ekonomiska konsekvenser än de enligt regionfullmäktige beslutade.

David Lagneholm
Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för
utbyggd tunnelbana

Bilaga 1:
Verksamhetsplan 2022 inklusive bilagor, förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Bilaga 2:
Verksamhetsplan 2022 inklusive bilagor, trafikförvaltningen.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga Indikatorer beslutade av nämnd, Verksamhetsplan 2022

ÅR 2022

1 Indikatorer beslutade av nämnd

För det nämndspecifika målet ”Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar”, finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna.

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor. Målet för resandet var utmanande att nå redan före pandemin och är nu än mer utmanande. Inför 2022 bedöms att en resenär av fem kommer att välja bort kollektivtrafiken, det vill säga att resandet 2022 är 20 procent lägre än 2019. Från 2023 förväntas resandet öka med ytterligare 5 procentenheter till 85 procent för att från och med 2024 öka i linje med den historiska årliga tillväxten om cirka 1,6 procent per år. Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen, takten i länets befolkningsökning ligger inte längre på den höga nivå som den har legat på under senare år, i vilken omfattning kommer resenärerna att återvända till kollektivtrafiken, nya resmönster, kommer det att komma ytterligare vågor av pandemin.

Målnivåerna för 2022 och planåren är för de indikatorer som påverkas av resandet är satta utifrån den bedömda resandeutvecklingen. Den långsiktiga ambitionsnivån för dessa indikatorer är dock oförändrad.

Tabell 1: Indikatorer beslutade av Regionfullmäktige

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Attraktiva resor: Nöjda resenärer*	Regionfullmäktige	>=78%	>=78%
Attraktiva resor: Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik*	Regionfullmäktige	>=94%	>=94%
Trygga resor: Trygga resenärer*	Regionfullmäktige	>=75%	>=75%
Effektiva resor: Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	Regionfullmäktige	<=4,5kr	<=4,5kr
Effektiva resor: Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	Regionfullmäktige	>=2 306	>=2 306
Effektiva resor: Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	Regionfullmäktige	>=52%	>=52%
Effektiva resor: Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	Regionfullmäktige	>=50%	>=50%
Hållbara resor: Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	Regionfullmäktige	>=67%	>=67%
Tillgängliga resor: Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	Regionfullmäktige	>=83%	>=83%

*Arbete pågår med att säkerställa att mätningen upplevd kvalitet kan återinföras 2022 så kundnöjdheten och trygghet åter

Tabell 2: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Nöjda resenärer – tunnelbana	Nämnd	>=79%	
Nöjda resenärer – busstrafik	Nämnd	>=77%	
Nöjda resenärer – pendeltåg	Nämnd	>=76%	
Nöjda resenärer – lokalbanor	Nämnd	>=86%	
Nöjda resenärer – båtpendel	Nämnd	>=92%	
Punktlighet – tunnelbana	Nämnd	>=96,6%	
Punktlighet – busstrafik	Nämnd	>=90%	
Punktlighet – pendeltåg	Nämnd	>=94%	
Punktlighet – lokalbanor	Nämnd	>=96,4%	
Punktlighet – båtpendel	Nämnd	>=97%	
Punktlighet – skärgårdstrafik	Nämnd	>=93%	
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken	Nämnd	>=96%	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Tunnelbana	Nämnd	>=945	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Busstrafik	Nämnd	>=876	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Pendeltåg	Nämnd	>=323	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Lokalbanor	Nämnd	>=161	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten – total	Nämnd	>=4 571	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental)	Nämnd	>=3 167	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental)	Nämnd	>=1 404	
Energianvändning per personkilometer	Nämnd	0,202Kwh/pkm	
Andel förnybar energi i fastigheter	Nämnd	96%	
Energianvändning per kvadratmeter	Nämnd	205Kwh/kvm	
Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	Nämnd	>=55%	
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	Nämnd	>=55%	

Intern struktur (olåst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	Trafikförvaltningen		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Jonna Enerskog, jonna.enerskog@regionstockholm.se, Lindhagensgatan 100, 08-12334039					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)
trafik	Analys och skadeprevention	Upphandling av avtal för analys och skadeprevention	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.99 Övrig utrustning och tjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	10 000,0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
Teknik	Ramavtal för likriktar- och nätstationer	Upphandlingen omfattar likriktarstationer och nätstationer för att säkerställa elförsörjning för kolletivtrafiken. OBS!	02 Fastighet	2.5 Teknisk infrastruktur	2.5.1 Kraftgenerering	Lokal upphandling	Trafiknämnden	80 000,0 tkr	2022 - Kv2	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
Teknik	Underhållsavtal för högspänningsanläggningar	Upphandling av entreprenör som kan underhålla kollektivtrafikens högspänningsanläggningar	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.11 Byggservice och underhållstjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	10 000,0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
Teknik	Ramavtal för högspänningskablar	Upphandling av materiel	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.10 Järn-, bygg- och elhandelsvaror	Lokal upphandling	Trafiknämnden	20 000,0 tkr	2023 - Kv1	2024 - Kv1	Trafikförvaltningen
Teknik	Underhållsavtal för nya ställverk	Upphandling av entreprenör som kan underhålla nya ställverk i kollektivtrafiken	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.11 Byggservice och underhållstjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	2 000,0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
Teknik	Upphandling av QTMS	QTMS är ett system som kommer att behövas i vissa tunnelbanetåg	03 IT och Kommunikation	3.8 IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
trafik	Biljettkontrolltjänster	upphandling av leverantör för utförande av biljettkontroller i kollektivtrafiken	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.99 Övrig utrustning och tjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	40 000,0 tkr	2023 - Kv4	2024 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Callcenter	Upphandling av kundtjänstleverantör för färdtjänstverksamheten	05 Transporter	5.3 Persontransporter	5.1.2 Färdtjänst	Lokal upphandling	Trafiknämnden	20 000,0 tkr	2022 - Kv3	2024 - Kv2	Trafikförvaltningen
trafik	Trygghetsresurser över länsgränsen	Upphandling av trygghetsresurser	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.99 Övrig utrustning och tjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Bevakningstjänster	Upphandling av allmänna bevakningstjänster för kollektivtrafiken. Ev. förlängs nuvarande avtal vilket gör att	06 Facility Management	6.2 Bevakning, säkerhet och värdetransporter	6.2.99 Övrig bevakning, säkerhet och värdetransporter	Lokal upphandling	Trafiknämnden	60 000,0 tkr	2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
trafik	Skyltplaner för vägvisning	Ta fram skyltplaner och skyltmanus utifrån vägvisningskoncetet i skyltmanualen.	06 Facility Management	6.12 Övrigt Facility Management		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
trafik	Databas för skyltoriginal	Om det inte finns intern IT-system på TF som stödjer detta behov, kommer upphandling att behöva ske.	06 Facility Management	6.12 Övrigt Facility Management		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
trafik	Utförandeentreprenad för omskyltning	Projektering, demontering av gammal skyltning samt montering av ny skyltning.	06 Facility Management	6.12 Övrigt Facility Management		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
su	Upphandling av ärendehanteringssystem	Ärendehanteringssystem för bullerärenden och bulleråtgärder	03 IT och Kommunikation	3.8 IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv2	2025 - Kv1	Trafikförvaltningen
su	Energiuppföljningssystem	IT-system för uppföljning av energianvändning. Komplement till trafikförvaltningens system för fastigheter	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.99 Övriga IT-administrativa stöd	Lokal upphandling	Trafiknämnden	500,0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
su	Resvaneundersökning	Upphandling av leverantör för utförande av undersökning av resevanor i kollektivtrafiken	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.99 Övrig utrustning och tjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	5 000,0 tkr	2022 - Kv2	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
LS	Konsultförmedlarlösning	Tjänst för förmedling av konsultresurser för trafikförvaltningen	01 Övergripande material och tjänster	1.4 Konsulttjänster	1.4.99 Övriga konsulttjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	730 000,0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv3	Trafikförvaltningen
LS	Ramavtal juridiska tjänster	Juridiska tjänster inom tvistemål, upphandling, rådgivning m.m.	01 Övergripande material och tjänster	1.4 Konsulttjänster	1.4.1 Juridiktjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden	4 000,0 tkr	2024 - Kv4	2025 - Kv4	Trafikförvaltningen
LS	Ramavtal byggnadsarbeten	Ramavtal för byggentreprenader av standardiserad karaktär	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv2	2025 - Kv2	Trafikförvaltningen
LS	Ramavtal anläggningsarbeten	Ramavtal för anläggningsarbeten av standardiserad karaktär	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv2	2025 - Kv2	Trafikförvaltningen
IP	Bänkar för bussterminal Slussen	Upphandling av bänkar och brukarspecifik inredning för ny bussterminal vid Slussen	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv4	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
IP	Upprustning, Danviksbron	Upphandling av entreprenad för upprustning av norra Danviksbron, inklusive installationer för bana, el, signal och	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2023 - Kv1	2024 - Kv1	Trafikförvaltningen
IP	Återställande av spårinstallationer (bana, el, signal och tele) för Saltsjöbanan	Återställande av sträckan Henriksdal - Slussen	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2023 - Kv1	2025 - Kv1	Trafikförvaltningen
IP	Utbyggnad, Roslagsbanan till City	Förlängning av Roslagsbanan in till City. Planering och projektering i tidigt skede än, tidplan osäker. Kommer	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
IP	Bergarbeten för utbyggnad av Roslagsbanan till City	Projektering och bergarbeten för 4 km tunnel och två stationer under mark. Planering och projektering i tidigt	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
IP	Spårväg Syd	Ny spårväg från Älvsjö och vidare söderut mot Flemingsberg. Upphandling(ar) av entreprenad för	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
ip	Depå för fordon till Spårväg Syd	Entreprenadupphandlingar för byggnation av ny depå	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
ip	Fordon till Spårväg Syd	Upphandling av ca 11 spårfordon (spårvagnar) till Spårväg Syd	04 Fordon	4.13 Spårfordon	4.13.1 Köp spårfordon	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2023 - Kv2	n.a	Trafikförvaltningen
ip	Likriktarstation för Roslagsbanan vid Universitetet	Upphandling av likriktare för Roslagsbanan. Inväntar bygglov, osäker tidplan	02 Fastighet	2.5 Teknisk infrastruktur	2.5.1 Kraftgenerering	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
ip	Tätningsåtgärder, Södra Götgatan (tillsammans med Stockholms stad)	Entreprenad för underhålla tätskiktet till tunnelbaneröret på tunnelbanan i området av södra delen på Götagatan	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		n.a	n.a	Trafikförvaltningen
ip	Upprustning av gröna linjen, Skarpnäckgrenen	Upprustning av bananläggning, tunnelbana	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2022 - Kv4	Trafikförvaltningen
ip	Upprustning av gröna linjen, Hässelbygrenen	Upprustning av bananläggning, tunnelbana	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2022 - Kv4	Trafikförvaltningen
ip	Upprustning och tillgänglighetsanpassning av station Gamla stan	Entreprenadupphandling för underhåll och tillgänglighetsanpassning av stationsmiljö	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
ip	Manöversystem för tunnelbanan	Manöversystem för röd och blå linje	03 IT och Kommunikation	3.8 IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
ip	Framtidens trafikstyrningssystem	Trafikstyrningssystem för tunnelbanan ("signalsystem")	03 IT och Kommunikation	3.8 IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik		Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv1	2025 - Kv3	Trafikförvaltningen
ip	Livstidssäkrande åtgärder för Roslagsbanans fordon (modell X10p)	Upprustning av befintlig elektronik inklusive obsolencehantering till och med 2030.	04 Fordon	4.4 Fordonsunderhåll	4.4.5 Underhåll spårfordon	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2022 - Kv4	Trafikförvaltningen
ip	Modern trafikledningscentral	Upphandling av ombyggnation och anpassning av trafikledningscentral för tunnelbanan	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3 Byggentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2022 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Ombordundersökning av upplevd kvalitet i kollektivtrafiken	Upphandling av ombordundersökning av resenärernas upplevelse av kvalitet av kollektivtrafiken	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.99 Övrig utrustning och tjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2022 - Kv2	Trafikförvaltningen
trafik	Busstrafik Handen, Tyresö, Nynäshamn (E45)	Upphandling av busstrafik. Ev. förlängs nuvarande avtal vilket gör att upphandling senareläggs	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.1 Busstrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2024 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg, och Sollentuna (E42)	Upphandling av busstrafik	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.1 Busstrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2024 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Busstrafik Innerstan och Lidingö	Upphandling av busstrafik	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.1 Busstrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv1	2026	Trafikförvaltningen
trafik	Busstrafik Södertälje och Nykvarn	Upphandling av busstrafik	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.1 Busstrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv1	2026	Trafikförvaltningen
trafik	Tunnelbanedrift (E40)	Upphandling av tunnelbanetrafik	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.4 Spårtrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv4	Trafikförvaltningen
trafik	Lokalbanedrift (E43)	Upphandling av lokalbanetrafik (Lidingöbanan, Spårväg City, Saltsjöbanan, Tvärbanan/Nockebybanan	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.4 Spårtrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
trafik	Pendeltågsverksamhet i Stockholms län	Upphandling av pendeltågstrafiken. Ev. förlängs nuvarande avtal vilket gör att upphandling senareläggs	05 Transporter	5.1 Drift av kollektivtrafik	5.1.4 Spårtrafik	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv3	2025 - Kv4	Trafikförvaltningen

Teknik	Underhållsavtal för spåranläggning	Upphandlingar av underhållsavtal för spåranläggningar (lokalbana, järnväg, tunnelbana, banunderbyggnad)	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1 Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2024 - Kv1	Trafikförvaltningen
Teknik	Underhållsavtal för fastigheter	Upphandling(ar) av underhållsavtal för fastigheter inkl. spärrar, hissar och rulltrappor	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.11 Byggservice och underhållstjänster	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2024 - Kv2	2026	Trafikförvaltningen
LS	Ramavtal, trafikinformation	Upphandling av ramavtal för kommunikationstjänster, trafikinformation	01 Övergripande material och tjänster	1.3 Kommunikation	1.3.99 Övrig kommunikation	Lokal upphandling	Trafiknämnden	10 000,0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv4	Trafikförvaltningen
IT	Supportavtal för datalager	Avtal för support, underhåll och vidareutveckling av trafikförvaltningens datalager	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.99 Övriga IT-administrativa stöd	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
IT	Hyresaviseringssystem	Upphandling av nytt system för hyresavisering	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.3 System för ekonomi	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
IT	Ekonomisystem	Upphandling av nytt ekonomisystem	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.3 Sytem för ekonomi	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv3	Trafikförvaltningen
IT	IT-arkitekturverktyg	Upphandling av systemstöd för IT-arkitekturhandlingar	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.4 System för ärende- och dokumenthantering	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
IT	IT-system för "Mina sidor" för färdtjänsten	Upphandling av system samt tjänster för förvaltning, utveckling och support för färdtjänstresenärer och -utövare	03 IT och Kommunikation	3.8 IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik		Lokal upphandling	Trafiknämnden	3 000,0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
IT	Kartsystem och karttjänster	Upphandling av system för bakgrundskarta och dataanpassningstjänster	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.99 Övriga IT-administrativa stöd	Lokal upphandling	Trafiknämnden	1 000,0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv4	Trafikförvaltningen
IT	Avtalsförvaltningssystem	Upphandling av avtalsförvaltningssystem	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.2 System för planering och uppföljning	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv2	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
IT	Supportavtal för egenutvecklade IT-system	Upphandling av tjänster för support, underhåll och vidareutveckling av egenutvecklade IT-system	03 IT och Kommunikation	3.2 IT-administrativt stöd	3.2.99 Övriga IT-administrativa stöd	Lokal upphandling	Trafiknämnden		2022 - Kv3	2023 - Kv2	Trafikförvaltningen
Teknik	Arbetsfordon	Upphandling av två nya draglok	04 Fordon	4.14 Arbetsfordon	4.14.1 Köp arbetsfordon	Lokal upphandling	Trafiknämnden	80 000,0 tkr	2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
Teknik	Arbetsfordon	Upphandling av spårgående kran	04 Fordon	4.14 Arbetsfordon	4.14.1 Köp arbetsfordon	Lokal upphandling	Trafiknämnden	45 000,0 tkr	2022 - Kv1	2023 - Kv1	Trafikförvaltningen
Teknik	Underhållsavtal för spårgående arbetsfordon	Upphandling av nytt underhållsavtal för spårgående arbetsfordon	04 Fordon	4.4 Fordonsunderhåll	4.4.3 Underhåll rälsburna fordon	Lokal upphandling	Trafiknämnden	21 000,0 tkr	2022 - Kv1	2024 - Kv1	Trafikförvaltningen

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0685

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

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 5

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 8
3.3 Information och kommunikation 10
3.4 Övervakning och uppföljning 10

4 Sammanställning av risker 12

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

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen har fortsatt och är högt prioriterat framåt under 2022.

Under åren 2020 och 2021 har covid-19 kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi. Under kommande verksamhetsår råder fortsatt stor osäkerhet om resandemönster och nivåer.

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

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen 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 grunden för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och 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 och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. Arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. En ytterligare utveckling utgörs av framtagandet av ett riskregister, vilket ska ge en bättre heltäckande bild av de risker som finns inom trafikförvaltningens verksamhet. Riskregistret fungerar som ett komplement och underlag till arbetet med plan för intern kontroll. Arbetet med riskregistret har påbörjats under 2021 och kommer att fortsätta utvecklas under 2022.

Covid-19 pandemin har påverkat trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning under förgående år och kommer att fortsätta påverka trafikförvaltningen under 2022.

Genomförda riskanalyser visar att några nya risker har identifierats för verksamhetsåret 2022 samtidigt som flertalet av förra årets risker kvarstår. För de risker som påverkas av covid-19 pandemin har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra

den interna kontrollen under kommande verksamhetsår inte väsentligen 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 i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans, Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är följande:

• risk att investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

• risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

• risk att Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås.

• risk för antagonistiskt angrepp

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Flertalet av riskerna kvarstår från förgående verksamhetsår. Några nya risker har identifierats eller omformulerats. Vidare har några risker fått ett minskat riskvärde och därmed är de inte med i denna sammanställning.

Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera riskerna. För de risker som påverkas av covid-19 har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

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

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 trafiknämnden 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.

För att styra trafikförvaltningen finns ledningssystemet som syftar till att ge en överblick och en tydlig ledning och styrning av förvaltningen. Det innefattar såväl bakåtblickande rapportering och uppföljning av verksamhetens utfall, som framåtblickande navigering mot verksamhetens långsiktiga mål. Ledningssystemet effektiviserar arbetet mot gemensamma mål och samlar informationen förvaltningens medarbetare behöver för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter.

Trafikförvaltningens ledningssystem förser kontinuerligt politiker, ledning, chefer och medarbetare med faktabaserade beslutsunderlag som ökar förståelsen för verksamhetens värdeskapande och interna orsakssamband. Ledningssystemet skapar stöd för att driva kärnprocesserna och att tydliggöra lednings-, planerings- och beslutsprocesser i verksamheten.

Trafikförvaltningen är uppdelat i olika ansvarslinjer. Dessa olika ansvarslinjer tydliggör vem som har ansvar för vad i arbetet med riskhantering och internkontroll. Den första ansvarslinjen består av ledning och medarbetare i linjearbetet. Den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten, då verksamheten som tar risken även äger risken. Den andra ansvarslinjen består av utsedda funktioner för riskhantering och internkontroll. Denna funktion stödjer riskhanteringsarbetet och internkontrollarbetet i verksamheten men ser också över styrande dokument inom detta område. Den tredje ansvarslinjen är internrevisionen som har till uppgift att granska och bedöma om den interna kontrollen och uppföljningen fungerat på avsett vis.

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

Utöver denna rapportering pågår ett utvecklingsarbete med att kartlägga nyckelprocesser samt utforma relevanta kontroller i dessa processer. Detta är ett omfattande och långsiktigt arbete, som kommer att pågå under längre tid. Vidare görs ytterligare utveckling i form av framtagandet av ett riskregister, vilket ska fungera som ett komplement till risksammanställningen i denna plan för intern kontroll rapport. Detta kommer att öka förutsättningarna för att arbeta med risker mer som en

integrerad del i verksamheten.

Det är trafikförvaltningens samlade bedömning att covid-19 pandemin 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.

Trafikförvaltningen 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 2022.

Trafikförvaltningen 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.

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 avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Den pågående pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Men det är trafikförvaltningens samlade bedömning att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under kommande verksamhetsår inte väsentligen 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: Risk att investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

Det ligger inbyggda osäkerheter i tidiga skeden såsom otydligt förhandlingsunderlag, d.v.s. vad som ingår i ett objekt och kalkyler som bygger på schabloner i åtgärdsvalsprocessen. Det gör att de ekonomiska ramarna förändras och förtydligas under hela åtgärdsvals- och investeringsprocessens gång. Detta medför utmaningar att följa beslutade ramar för TKI och samtidigt säkerställa både att den affärsmässiga och trafikala effekten uppnås. Ett projekt kan ta 10 år eller längre att genomföra.

Vidare saknas idag ett fullt implementerat systemstöd och organisation för krav- och ändringshantering. Det gör att felaktiga krav eller förändringar kan driva kostnader i projektet. Slutligen saknas projektstyrningsverktyg.

För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för att uppnå förbättrad kravhantering och förbättrad systemledning. Vidare kommer ett system att införas för att förbättra projektstyrningen. Slutligen kommer kalkyleringsförmågan att stärkas och effektmål kommer att utredas.

Risk: Risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

Resandet har inte återhämtat sig efter pandemin och bedöms för 2022 vara ca 20 % lägre än 2019. Detta innebär fortsatt stor påverkan på trafikförvaltningens intäkter. Trafikförvaltningen förväntas upprätthålla full trafik även under 2022 vilket begränsar möjligheterna att reducera kostnaderna.

För att hantera risken och minska effekterna av denna arbetar trafikförvaltningen löpande med ett antal åtgärder. Analys av beläggningsgrad samt resmönster genomförs löpande för att kunna ta fram faktabaserade underlag till trafikplaneringsprocesserna i syfte att optimera trafikutbudet. Trafikförvaltningen arbetar med återgång till ordinarie trafikavtal i de fall där de ersattes av interimsavtal under pandemin, samt på att genomföra kostnadseffektiva trafikupphandlingar. Trafikförvaltningen har ett stort fokus på att identifiera och genomföra aktiviteter för att öka intäkter, såsom utvecklad service i stationsmiljöer, stärka reklamintäkterna genom nya reklamytor samt att fortsatt jobba för stabila hyresintäkter.

Risk: Risk att Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås.

Många trygghetsskapande åtgärder genomförs löpande. Resenärernas upplevda trygghet behöver öka för att mål i TFP ska nås. Oro för smitta och allmän oro att utsättas för brott kopplat till brottsutvecklingen i samhället i stort påverkar möjligheten att nå uppsatta mål.

För att hantera den här risken samordnas trygghetsarbetet i ett projektliknande uppdrag även 2022 vilket inkluderar såväl strategisk nivå som operativ/förvaltning. Exempel på aktiviteter inom trygghetsuppdraget är analyser av trygghetsundersökningar och trygghetsmätningar för att identifiera behov av åtgärder, utbildning och kommunikation.

Risk: Risk för antagonistiskt angrepp

Trafikförvaltningens verksamhet utsätts för hot eller angrepp från kriminella, våldsbejakande miljöer eller andra stater.

Brister rörande styrande dokument, utförandeprocesser, regelefterlevnad och skyddsåtgärder ökar risken för negativa konsekvenser av ett antagonistiskt angrepp för

trafikförvaltningen.

För att hantera den här risken kommer åtgärder tas fram vad gäller styrande dokument, utförandeprocesser, skyddsåtgärder och regelefterlevnad inom detta område.

3.3 Information och kommunikation

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 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 trafikförvaltningen.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Uppföljning

Varje tertial följer riskägare upp det löpande arbetet som utförs inom avdelningen med avseende på kontroller och åtgärder som är beslutade för respektive risk. Värdering 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.

Uppföljningen av risker rapporteras även till regionledningskontoret och Trafiknämnden.

3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Trafikförvaltningen 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.

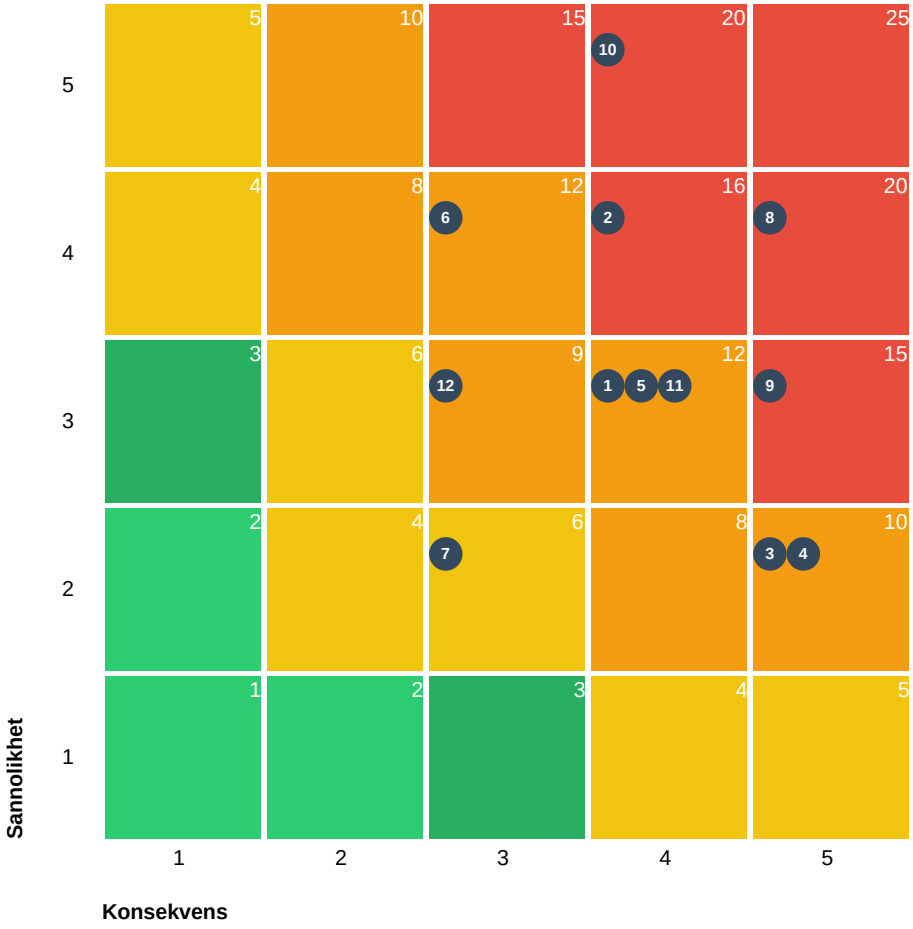
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några

undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Uppföljning av trafikförvaltningens risker i Plan för intern kontroll granskas löpande.

4 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 7 Hög risk 1 Medelhög risk | Totalt: 12

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		68711	—	Risk för störningar i framtida tunnelbaneleveranser
		2		68619	—	Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken
		3		68698	—	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar
		4		68703	—	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan
		5		68684	—	Bristfällig förmåga att anpassa kollektivtrafiken till förändrade kundbehov
Ett resultat i balans		6		68602	—	Bristfällig intern styrning och kontroll
		7		68608	—	Risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning pga byte från SL Access till nytt biljettsystem
		8		68692	—	Risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.
Region Stockholms verksamheter är resilienta		9		68594	—	Antagonistiskt angrepp
Hållbar investeringsutveckling		10		68579	—	Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk			
		11		68622	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre
Systematisk kompetensförsörjning		12		68597	Bristfällig kompetensplanering utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0685

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Verksamhetsplan 2022 – Nystart för kollektivtrafiken

ÅR 2022



Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar 3
1.1 Inledning 3
1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar 5

2 Övergripande om nämnden/bolaget 9
2.1 Verksamhetsfakta 9
2.2 Ledning, styrning och uppföljning 10

3 Mål och uppdrag 13
3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 14
3.2 En hållbar regional utveckling 15
3.3 Hållbar arbetsgivare 25

4 Ekonomi 28
4.1 Resultatbudget 28
4.2 Balansräkning 33
4.3 Investeringar 33

5 Verksamhetstal 39
5.1 Avtal och överenskommelser 39
5.2 Resande kollektivtrafik 40

6 Intern kontroll och regelefterlevnad 41
6.1 Resultat och analys från riskbedömningen 41
6.2 Regelefterlevnad 41

7 Bilagor 46

1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar

1.1 Inledning

Under större delen av 2020 och 2021 har Stockholm liksom resten av Sverige och världen tvingats hantera en samhällskris av sällan skådat slag till följd av Covid-19 pandemin. För kollektivtrafiken har pandemin inneburit stora prövningar. Trots ett kraftigt vikande resenärsunderlag har trafiken körts med mer än fullt trafikutbud för att minimera risken för smittspridning. Extra avgångar har satts in och fler långa tåg än vanligt har körts för att minska trängsel och möjliggöra trygga resor. Kollektivtrafiken har därigenom bidragit till att minska risken för smittspridning och möjliggjort upprätthållandet av den ekonomiska aktiviteten i regionen och landet under krisen. Kollektivtrafiken ska naturligt vara ryggraden i transportsamhället och resenären ska känna ett stort förtroende att resa kollektivt i Stockholmsregionen.

Trafikförvaltningens uppdrag att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar är betydelsefullt och utmanande. Åtta av tio resenärer är nöjda med dagens kollektivtrafik. Uppdraget genomförs utifrån resenärens och regionens behov och utförs i en tid och omvärld i stark förändring. Trafikförvaltningen måste möta de olika utmaningar som förändringarna medför med god kunskap, planeringsförmåga och effektiva arbetssätt. På så sätt skapas förutsättningar för att leda utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

I början av 2021 drog pandemins tredje våg in över Stockholm. Ökande smittspridning och skärpta restriktioner innebar ett i det närmaste halverat resande under inledningen på året. I början av mars erbjöds personer över 80 år sin första dos vaccin. Sedan dess har vaccinationstakten löpt på i stort sett enligt den nationella planen. Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och SL kunde äntligen välkomna alla ombord i kollektivtrafiken igen - utan villkor.

Resandeunderlaget har under pandemin sjunkit drastiskt, men har mot slutet av året börjat återhämta sig och låg i oktober 2021 på en nivå om 71 procent jämfört med oktober 2019. Försäljningen av periodkort och enstaka biljetter har successivt ökat sedan restriktionerna hävdes och tappet i biljettintäkterna var i slutet av oktober knappt 20 procent av 2019 års intäkter. Inför 2022 är osäkerheten fortfarande stor och trafikförvaltningen bedömer att en resenär av fem inte kommer att välja kollektivtrafiken, det vill säga att resandet 2022 är 20 procent lägre än 2019. Det skulle innebära 2,3 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört med tidigare beslutade budgetunderlag. Från 2023 förväntas resandet öka med ytterligare 5 procentenheter till 85 procent för att från och med 2024 öka i linje med den historiska årliga tillväxten om cirka 1,6 procent per år. Osäkerhet råder om förändrade resvanor och resandeutveckling även på längre sikt. Det kan påverkas av flera faktorer, dels ett ökat distansarbete som primärt påverkar rusningstrafiken, dels en utglesning av resandet över dygnets alla timmar, dels en lägre takt i länets befolkningsökning och nya vågor av pandemin.

Kollektivtrafiken står inför ekonomiska utmaningar på kort och medellångsikt där de största riskerna är en lägre resandeutveckling, utebliven eller otillräcklig statlig kompensation för förlorade biljettintäkter samt en högre ränte- och prisutveckling än vad som budgeterats.

Färdigställandet och driftsättningen av nyinvesteringar innebär att kollektivtrafikens drift- och kapitalkostnader ökar väsentligt de kommande åren och kommer att kräva underhåll och

ersättningsinvesteringar. De ekonomiska utmaningarna kommer kräva fortsatt stora insatser för att återta intäkterna och anpassa verksamhetens kostnader. Det är angeläget med ansvarsfulla beslut om prioriteringar för att ge goda förutsättningar för planering och ett hållbart resursutnyttjande över tid.

Trots att intäkterna kraftigt understiger kostnaderna planerar trafikförvaltningen att upprätthålla full trafik även under 2022. Det är prioriterat att så snart som möjligt återfå ett högt antal påstigande resenärer i kollektivtrafiken varje dag. För att bidra till de högt uppsatta nationella och regionala klimatmålen måste kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen stärkas. Åtgärder för att locka tillbaka resenärer samt attrahera nya resenärer kommer att prövas såsom att anpassa trafik utbudet, nya flexibla biljettyper och ett utökat utbud av servicetjänster.

Trafikförvaltningen kommer att förbereda nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid förändringar av resandet jämfört med tidigare prognoser. Det behöver göras med god framförhållning eftersom planeringen av kollektivtrafiken har långa ledtider.

Framtidsbygget fortsätter med full kraft. Den omfattande och långsiktiga satsningen för att utöka kollektivtrafikens kapacitet fortsätter. Det befintliga kollektivtrafiksystemet i Stockholms län är omfattande och på sina håll till åren kommet, det gäller inte minst tunnelbanan vars äldsta delar är över 70 år gamla. För att bevara funktion och säkerhet krävs uppgraderingar och ersättningsinvesteringar av såväl fordon, stationer och bytespunkter som depåer, spåranläggningar, energisystem och trafikstyrningssystem. Omsorg om den befintliga kollektivtrafiken är ryggraden för en väl fungerande trafik även i framtiden.

En tillgänglig och pålitlig Skärgårdstrafik är en förutsättning för att skärgården ska vara en levande plats året om. Tillsammans med det regionala skärgårdsrådet utvecklas samverkansarbetet mellan kommuner, resenärsorganisationer, näringsliv och intresseorganisationer för att förankra förändringar och kontinuerligt förbättra kollektivtrafiken i skärgården.

Kollektivtrafiken är till för alla. Tillgänglighet och trygghet måste vara hög för att ge alla invånare möjlighet till enkelt och säkert resande. Kollektivtrafikens centrala roll i människors livspussel ställer höga krav på lyhördhet och dialog; med resenärer, intresseorganisationer, näringsidkare och leverantörer. Och inte minst med regionens kommuner. Tillgängligheten till kollektivtrafiken ska utvecklas genom en dialog med intresseorganisationer och kommuner. Det är viktigt att Trafik- och störningsinformation är lättillgänglig och tydlig, både vid planerade och oplanerade händelser. Fortsatta trygghetsinsatser är mycket viktiga för att få tillbaka resenärerna tillbaka efter pandemin. Bland annat fortsätter utvecklingen av trygghetscentralen och därtill förenlig verksamhet, samverkan för trygghetsskapande åtgärder och utbyggnaden av trygghetskameror.

God framkomlighet ökar kollektivtrafikens attraktivitet genom kortare och mer förutsägbara restider. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg, kolonnkörning alltför ofta förekommande och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Trafikförvaltningen kommer under 2022 att fortsätta arbetet med att förbättra framkomligheten.

Som en del av arbetet med smidiga resor ska blandpendling främjas. Det ska vara enkelt att betala för, och byta mellan, trafikslag. Till exempel från tunnelbana till lånecykel.

Trafikförvaltningen ska underlätta för samplanering av kollektivtrafikresor, cykelresor och lånecykelsystem och på så sätt möjliggöra för fler kombinationsresor.

Region Stockholm ska fortsätta att vara ledande i den gröna omställningen. Som första huvudstadsregion i världen drivs all kollektivtrafik på land helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Arbetet fortsätter genom energieffektivisering, elektrifiering av busstrafiken samt genom fortsatt arbete mot en mer miljövänlig sjötrafik. I denna omställning ska alternativa bränslen öka inom sjötrafiken. Det kan handla om exempelvis biogas, HVO, RME, el och vätgas.

För trafikförvaltningen är det viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla kompetenta medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att vi ska klara vårt uppdrag och därför är ett fortsatt arbete med både arbetsmiljö och kompetensförsörjning viktigt. Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv därför är det glädjande att trafikförvaltningen har blivit utsedd till ”Karriärföretag 2022” i Universum Karriär barometern 2021.

1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar

Under 2021 har trafikförvaltningens verksamhet fortsatt varit inriktad på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Stort fokus har varit att säkra trafikavtalen samt påverkan på investeringsverksamheten. Trafikförvaltningen har kraftsamlat inom många områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och på att ta fram åtgärder för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

Verksamheten och resurser har styrts om för att fokusera på att trafiken ska rulla och kärnverksamheten ska fungera. Fokus har också varit att säkra driftspåverkande upphandlingar och genomförandeprojekt samt kritisk kompetens inom de olika verksamhetsdelarna och utifrån ett helhetsperspektiv.

För att trafikförvaltningen ska klara sitt uppdrag, nå uppsatta mål och säkerställa den långsiktiga leveransförmågan krävs insatser inom flera förutsättningsskapande verksamhetsområden, bland annat samverkan med viktiga intressenter, långsiktiga och effektiva relationer med leverantörer, en sund ekonomi i balans samt systematiskt arbete med kompetensförsörjning.

Samverkan med viktiga intressenter

Trafiknämnden levererar kollektivtrafik i samspel med övriga samhället. Trafikutbudet behöver utvecklas i takt med att länet och kommunerna växer. Framkomligheten påverkas av utbyggnader och förbättringar i vägnät och annan infrastruktur. Pendeltåg delar infrastruktur med fjärrtåg och godståg, och påverkas av hur väl den statliga infrastrukturen levererar. Investeringar i ny egen infrastruktur sker ofta i komplexa miljöer och tillsammans med andra aktörer och samverkanspartners, till exempel i Slussen. Dessa beroenden gör det nödvändigt att samverka och föra tät dialog med viktiga intressenter, särskilt kommuner, men också att följa och analysera förändringar i omvärlden. Region Stockholms övertagande av det regionala utvecklingsansvaret från Länsstyrelsen och bildandet av region lyfter också fram

utvecklingspotential inom samhällsutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik, och trafikförvaltningen fortsätter att delta aktivt i utvecklingen av den regionala samverkan.

Långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer

Trafikförvaltningen är först och främst en beställarorganisation. För att nå uppsatta mål avseende såväl trafikleverans som underhåll och utveckling av kollektivtrafiksystemet, är trafikförvaltningen beroende av sina leverantörer. Att säkra och bygga goda relationer med dessa är nödvändigt. Men det krävs även god avtalsuppföljning samt goda rutiner för systematisk bevakning och analys av marknadshändelser som kan påverka avtalen. På detta sätt säkras långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer, även i tider av förändring. Utveckling av en tydligare struktur för dialog med leverantörer ska implementeras och bidra till ökad kvalitet i både analys, avtalsuppföljning och resultat.

Sund ekonomi i balans

Det växande kollektivtrafiksystemet innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och ett kontinuerligt effektiviseringsarbete för att klara av att i framtiden bära de kostnader som följer av dagens och morgondagens investeringar. Covid-19 har förändrat dessa förutsättningar avsevärt genom att resandet minskat dramatiskt under pandemin.

Bedömningen är att det kommer att ta tid innan resandet är tillbaka på samma nivå som före pandemin och för att stärka ekonomin och ha fortsatt balans i finanserna kommer trafikförvaltningen att vidta relevanta kostnadssänkande åtgärder med utgångspunkten att värna om kärnverksamheten.

Systematiskt arbete med kompetensförsörjningen

Trafikförvaltningen verkar i en bransch och ett geografiskt område där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. Trafikförvaltningen konkurrerar med såväl privata aktörer, som andra offentliga organisationer i att attrahera och behålla medarbetare och strategiskt viktiga konsultresurser. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs ett systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen måste också säkerställa ett gott ledarskap och engagerade medarbetare, bland annat genom arbete med värderingar och organisationskultur.

1.3 Ekonomiska förutsättningar

Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans. Verksamhetens kostnader bygger på långsiktiga ekonomiska beslut av såväl trafikavtal och planering av underhåll som stora investeringsbeslut varför lång framförhållning krävs i den ekonomiska planeringen.

Trafikförvaltningens bedömning är att Covid-19 pandemin kommer att skapa ett förändrat resandebeteende, även på längre sikt, i vilket det nya normalläget under 2022 når omkring 80 procent av resenärsvolymerna jämfört med året före pandemin (2019). Den lägre nivån baseras på antagande om ett ökat distansarbete och en kvarvarande effekt av oro för trängsel och smitta. Från 2023 förväntas resandet öka med ytterligare 5 procentenheter till 85 procent för att från och med 2024 öka i linje med den historiska årliga tillväxten om cirka 1,6 procent per år.

Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står alltså inför stora ekonomiska utmaningar även på sikt. Resultatutjämningsreserven, inom Region Stockholm, kan användas i de fall intäkterna i kollektivtrafiken understiger budget och den statliga kompensationen är otillräcklig och ett underskott därmed uppstår under 2022.

Verksamhetsplan 2022 tar sin utgångspunkt i den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2022 med efterföljande planår.

En växande anläggning och ett utbyggt trafiksystem ökar verksamhetskostnaderna för såväl köpt trafik som drift- och underhåll. De budgeterade ramarna för 2022 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och rationaliseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik, utbyggnader och andra satsningar.

En grundförutsättning för att klara kollektivtrafikens utveckling är en ekonomi i balans. Ordning och reda i finanserna skapar möjlighet att göra ansvarsfulla satsningar både för att ta hand om det Region Stockholm redan har, kraftsamla för att bygga nytt samt ta en aktiv roll i samhällsutvecklingen. En viktig utgångspunkt för trafikförvaltningen i kommande års arbete är att trafiknämndens ekonomi är långsiktigt hållbar, att resurserna används effektivt och att resenärer och skattebetalare får bästa tänkbara valuta för sina pengar.

Trafikförvaltningen går in i år 2022 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 mkr och övriga förutsättningar i regionens budget 2022, såsom verksamhetsanslag och taxor och eventuellt statligt ekonomiskt stöd för lägre biljettintäkter till följd av pandemins effekter.

För att klara resultatkravet framgent krävs fortsatt fokus på kostnader genom bland annat effektivisering av avtal och administration och en effektiv konsultanvändning, liksom olika former av intäktsförstärkning.

Köpt trafik står för cirka 75 procent av kollektivtrafikens kostnader exklusive kapitalkostnader. En stor mängd nya trafikavtal kommer att upphandlas de kommande åren. Det ger möjligheter till mer kostnadseffektiv trafik och därmed ett bidrag till en ekonomi i balans.

Enligt Region Stockholms budget ska kostnaderna för samtliga nämnders administration minska. Se vidare kap 3.1.1 Ekonomi i balans och 3.2.5 Kärnverksamhetens ska prioriteras.

Verksamhetens kostnader ökar med i genomsnitt 3,5 procent per år mellan utfall 2020 och budget 2022 inklusive anpassningar för resandeutvecklingen 2022. Exklusive dessa är ökningen 2,6 procent. Från år 2022 till 2024 beräknas kostnadsutvecklingen bli något lägre, med 1,1 procents ökning per år inklusive anpassningar för resandeutvecklingen. Exklusive anpassningar för resandeutvecklingen är ökningen 0,5 procent. Kostnadsutvecklingen för ackumulerat utfall oktober 2020 till oktober 2021 är 1,7 procent, vilket är lägre än inflationstakten. Ökningen kommer främst från köpt trafik (1,9 procent). Kapitalkostnaderna beräknas öka med 6,1 procent i genomsnitt per år motsvarande period, främst till följd av aktiveringar av större investeringsprogram .

Trafikförvaltningens investeringsvolym uppgår till 49 291 mkr åren 2022-2031, med tyngdpunkt på de inledande åren. Den planerade investeringsvolymen för 2022 uppgår till 7 805 mkr, varav omkring en tredjedel är ersättningsinvesteringar.

De främsta riskerna mot en ekonomi i balans är en lägre resandeutveckling, ett högre ränteläge samt högre indexutveckling än den antagna. Därutöver kan nämnas investeringsprojektens driftpåverkan, som är svår att förutse. En del utgifter kan redovisningsmässigt inte klassas som investeringar och bokförs därför direkt på resultatet. Driftsättningen av de nya anläggningarna kan medföra att äldre anläggningar med restvärden behöver utrangeras och kostnadsföras. Budgeten inkluderar samtliga kända driftpåverkande poster från investeringsprojekten, samt ett reserverat utrymme för utrangeringar.

2 Övergripande om nämnden/bolaget

2.1 Verksamhetsfakta

Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Målet för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Trafiknämnden har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss och dess infrastruktur. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Till stöd för trafiknämnden finns två beredningar samt ett utskott:

1. Tillgänglighets- och framkomlighetsberedningen bevakar frågor inom området tillgänglighet och framkomlighet
2. Sjötrafikberedningen bistår trafiknämnden genom att bereda ärenden till sjötrafikutskottet samt Trafiknämnden avseende kollektivtrafik till sjöss

Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter utan ersättare och har delegation från trafiknämnden att ansvara för frågor inom området sjötrafik, som inte berör andra av nämndens verksamhetsområden. Utskottet beslutar i nedanstående ärenden i den mån beslutanderätten ej genom särskilt beslut delegerats till annan:

1. Utredningar, trafikplikt och upphandlingar för sjötrafiken
2. I frågor rörande sjötrafikens löpande uppdrag
3. I den mån någon av frågorna i punkten 1 och 2 ovan har större budgetpåverkan eller berör andra av nämndens verksamhetsområden, föreslå trafiknämnden att fatta erforderligt beslut
4. I den mån fullmäktigebeslut krävs i någon av frågorna i punkten 1 eller 2 ovan, föreslå trafiknämnden föreslå fullmäktige att fatta erforderligt beslut

Inom trafikförvaltningen finns en ledningsgrupp som är rådgivande åt förvaltningschefen. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden.

Kollektivtrafik på land

Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

Kollektivtrafik på vatten

Trafikförvaltningen och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar för upphandling av entreprenörer, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare

innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg. En viss del av pendelbåtstrafiken ligger organiserad i AB Storstockholms Lokaltrafik.

2.2 Ledning, styrning och uppföljning

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken. Regionfullmäktige har tagit beslut om att ledning och styrning 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 trafiknämnden och trafikförvaltningen.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar förvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

Beställarstyrning

All trafik och infrastrukturförvaltning utförs av företag som trafikförvaltningen upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen sluter avtal med. Trafikförvaltningens roll är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikentreprenörerna svarar för den detaljerade planeringen, trafikleveransen och mötet med kunden.

Verksamhetsstyrning

Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från regionens budget, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Mål, uppdrag, och aktiviteter styrs och leds från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning. Uppdragen följs upp enligt nedan modell:



Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis verksamhetsrapportering där utvecklingen av indikatorer, uppdrag/aktiviteter och rekommendationer 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:

- Budget för Region Stockholm
- Reglemente för Regionstyrelsen och övriga nämnder
- Regional Utvecklingsplan (RUFS 2050)
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram
- Verksamhetsplaner för trafik- respektive färdtjänstnämnd

Tillgångsförvaltning

Trafikförvaltningen förvaltar tillgångar för mycket stora värden för att säkerställa en väl fungerande kollektivtrafik. Tillgångarna kan delas upp i tre huvudområden spårfordon, fastigheter och infrastruktur för tunnelbana och lokalbanor. Dessa tillgångar inspekteras och besiktas löpande av både entreprenörer och trafikförvaltningens egen personal. Detta med syfte för att uppnå hög säkerhet och en hög tillgänglighet av trafiken samt för att säkerställa att tillgångarnas värde vidmakthålls.

Uppgifter om tillgången uppdateras löpande i utpekade anläggningsregister. Åtgärdsbehovet för att vidmakthålla tillgångarna dokumenteras i förvaltningsplaner som analyseras och sammanställs av trafikförvaltningen.

För att utveckla tillgångarna så upprättar trafikförvaltningen utvecklingsplaner för respektive trafiksystem. Dessa planer anger de mål och vilken utveckling tillgångarna skall nå långsiktigt. Dessa mål bryts sedan ner till utvecklingsbehov i form av projekt och investeringar för en tillgång. Projektet beslutas och utförs sedan enligt beslutsstegen i ÅIP (Åtgärds och Investerings Processen).

Trafikförvaltningen använder standarden ISO55000 som utgångpunkt för att förvalta sina tillgångar vilket är en internationell standard används internationellt som säkerställer en god tillgångsförvaltning.

3 Mål och uppdrag

Covid-19 pandemin har inneburit ett omfattande intäktsbortfall för trafikförvaltningen på grund av förändrade resebeteenden. Det minskade kollektiva resandet förväntas bestå under lång tid framöver. För att upprätthålla en ekonomi i balans krävs insatser för återtagande av intäkter och ett kontinuerligt arbete med att effektivisera administration, investeringar, konsultanvändningar, avtal och verksamhet så kostnaderna hålls så låga som möjligt utan att kompromissa med en hög kvalitet.

Arbetet med att stärka och utveckla investeringsstyrningen fortsätter med oförminskad kraft inom trafikförvaltningen. En god kontroll på investeringar är nödvändig, fortsätta implementeringen av regionens åtgärdsvals- och investeringsriktlinje samt arbetssätt, liksom att tydliga prioriteringar av nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar görs för att säkra en hållbar kostnadsutveckling. Viktigt är också att ta lärdom från hanteringen av tidigare investeringar för att ytterligare stärka och utveckla investeringsstyrningen. Under 2022 genomförs en avslutande utvärdering och erfarenhetsåterföring avseende signalsystem Röda linjen, som kompletterar tidigare rapporter och slutsatser. Med denna säkerställer trafikförvaltningen så fullständiga underlag som möjligt inför fortsatt arbete.

Arbete har startats upp för att kraftsamla och prioritera trafikförvaltningens resurser med fokus på kollektivtrafiken efter pandemin.

På lång sikt förutspås ändå Region Stockholms befolkning att växa. Framtidsbygget måste därför fortsätta och trafikförvaltningen kommer under kommande år genomföra betydande investeringar för att möta regionens behov av en utvecklad kollektivtrafik. Utbyggnaden av kollektivtrafiken samordnas med utbyggnaden av bostäder.

Lika viktigt som att bygga nytt är att ta hand om det befintliga. Ersättningsinvesteringarna spänner över anläggningens alla delar. Behov finns även av ersättningsinvesteringar som möter och tillvaratar digitaliseringens utveckling och möjligheter, som till exempel det arbete som pågår med nästa biljett- och betalsystem.

Kollektivtrafiken ska även framgent kännetecknas av att den är hållbar, tillgänglig för alla och sammanhållen för hela regionen.

Arbetet med att förbättra framkomligheten, minska trängseln, öka tryggheten och förbättra trafikinformation fortsätter med oförminskad kraft.

Arbetet med ovan har internt på trafikförvaltningen strukturerats i fyra fokusområden;

- Kollektivtrafiken efter pandemin
- Biljett och betal
- Investeringsstyrning
- Intern effektivitet

De fyra fokusområdena är det som trafikförvaltningen ser som det viktigaste att fokusera på under 2022 för att säkerställa att trafikförvaltningen når sina mål och för att leverera på beslutad budget och uppdragen från Regionfullmäktige samt Trafiknämnden för 2022.

Fokusområde kollektivtrafiken efter pandemin, avser att kraftsamla, styra och prioritera förvaltningens resurser för att så snabbt och effektivt som möjligt utveckla befintliga och nya kund- och affärsnyttor.

Under 2022 fortsätter utveckling och aktiviteter för att erbjuda resenärer nya attraktiva tjänster som ger en förflyttning från SL Access till nästa biljettsystem samt för att säkra den ekonomiska redovisningen, arbetssätt, processer och interna kontrollen vid byte av biljettsystem.

Utvecklingen av trafikförvaltningens arbetssätt i investeringsprocessen, från tidiga skeden till effekthemtagning är fortsatt nödvändig för att säkerställa en effektiv investeringsverksamhet med god kostnadskontroll och balanserade avvägningar mellan nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar.

Trafikförvaltningen har stor potential i att utveckla användandet av digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt nyttjat, kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet, samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

3.1.1 Ett resultat i balans

Det växande kollektivtrafiksystemet och de kostnader som följer av pågående och framtida investeringar innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och effektiviseringar.

Pandemins utveckling liksom dess långsiktiga effekter på kollektivtrafiken och samhällsekonomin, skapar osäkerhet om kollektivtrafikens ekonomi framöver. Det som står klart är att pandemin och dess efterverkningar med stor sannolikhet kommer att prägla både budgetåret 2022 och planåren 2023-2024. För 2022 har Regeringen aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 450 miljoner kronor för Region Stockholm. Med nuvarande bedömning av skatteunderlagets utveckling kan resultatutjämningsreserven användas i det fall intäkterna i kollektivtrafiken understiger budget och den statliga kompensationen är otillräcklig, och ett underskott därmed uppstår under 2022.

Covid-19 pandemin har inneburit ett omfattande intäktsbortfall för trafikförvaltningen orsakat av ett minskat resande. De negativa effekterna på kollektivt resande förväntas bestå under lång tid framåt, även efter pandemin. Sedan tidigare råder dessutom ett alltmer ökat konkurrenstryck på kollektivtrafiken drivet av ny teknik och digitalisering. För att upprätthålla en ekonomi i balans krävs insatser för återtagande av intäkter samt ett fortsatt fokus på kostnader bland annat genom effektiviseringar av avtal och administration och en effektiv konsultanvändning.

Köpt trafik står för cirka 75 procent av kollektivtrafikens kostnader exklusive kapitalkostnader. En stor mängd nya trafikavtal kommer att upphandlas de kommande åren. Det ger möjligheter till mer kostnadseffektiv trafik och därmed ett bidrag till en ekonomi i balans.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav	Regionfullmäktige	404 mkr

Uppdrag	Beslutat av
Säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande	Regionfullmäktige

3.1.2 Hållbar investeringsutveckling

En god kostnadskontroll på investeringar är nödvändig, liksom att tydliga prioriteringar av nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar görs för att säkra en hållbar kostnadsutveckling.

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 redovisningsregler 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.

Trafikförvaltningen kommer även fortsätta arbetet med att se över hur medfinansieringen kan ökas för att säkerställa ett resultat i balans samt en hållbar investeringsutveckling.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl	Regionfullmäktige	100%

3.2 En hållbar regional utveckling

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

Försörjer regionen med kollektivtrafik

Trafikförvaltningen försörjer genom sitt kärnuppdrag hela regionen med kollektivtrafik. Förvaltningen har helhetssyn och samverkar med andra aktörer, framför allt kommuner, samt har god kunskap om både regionens utveckling och invånarnas resmönster. På så sätt skapas kollektivtrafiksystem och utbud som möjliggör växande.

Tar ansvar för systemet

Att ta ansvar för systemet innebär att trafikförvaltningen tar hand om det befintliga och kraftsamlar för att bygga ut och säkra helheten i ett robust och pålitligt system. Förvaltningen har fokus på hållbarhet – ekonomisk, social och miljömässig – i samtliga upphandlingar.

Ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna

Trafikförvaltningens uppdrag innefattar också att få fler resenärer att vilja välja kollektivtrafik framför bilen. Förvaltningen utvecklar trafikutbud och tjänster utifrån resenärernas behov, erbjuder enkla och smidiga res- och betallösningar, och gör erbjudandet känt och attraktivt för stockholmarna.

Kollektivtrafiken utgör en stor del av Stockholmsregionens persontransporter och bidrar till att minska trafikens totala klimatpåverkan. Region Stockholm strävar mot att bli en klimatneutral region. För trafikförvaltningens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Invanda

resmönster måste brytas för att fler ska välja att åka med kollektivtrafiken istället för bilen. En särskild utmaning är de beteendeförändringar som är orsakade av pandemin.

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella beteendeförändringar hos resenärerna. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

Arbete har startats upp för att kraftsamla och prioritera trafikförvaltningens resurser med fokus på kollektivtrafiken efter pandemin. Förberedelsearbetet med åtgärder för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken efter pandemin pågår och kommer att fortsätta med full kraft under 2022.

För andelen nöjda resenärer i kollektivtrafiken och i skärgårdstrafiken har trenden över tid varit stabil och bättre än mål. Åtta av tio resenärer är nöjda med kollektivtrafiken och de senaste mätningarna visar att resenärer är fortsatt mycket positiva till att resa med SL. Den goda nivån på nöjda resenärer ska bibehållas. Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen hör till världens bästa och ambitionen är att kollektivtrafiken även framöver ska vara ryggraden för persontransporter i länet och att invånare och besökare ska känna förtroende för att resa kollektivt.

Trafikleveransen är idag god och resenärerna är i hög grad nöjda. Ett undantag, där än mer utveckling fortsatt krävs, är nöjdheten vid störda lägen i trafiken. Information om trafik och störningar ska vara lättillgänglig och tydlig både vid planerade och oplanerade händelser och genom digitaliseringens utveckling möjliggörs en mer skräddarsydd trafikinformation. Kommunikationsinsatser kring nya funktioner, kommer att ske löpande under året, i takt med att de lanseras.

Arbetet med att ersätta befintligt biljettsystem och möjliggöra en förflyttning till nästa generations biljettsystem fortsätter under 2022. Genom innovation och digitalisering utvecklas attraktiva tjänster för resenärerna. Bland annat ska biljettförsäljning kunna erbjudas i flera kanaler, både via Region Stockholm och via andra aktörer. Arbetet med att säkra den interna kontrollen och styrningen avseende de ekonomiska flödena/transaktionerna för alla nya tjänster kommer att fortsätta 2022.

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är en viktig faktor för att invånare i regionen ska välja kollektivtrafiken framför bilen och för att det kollektiva resandet skall kunna öka, framförallt på kvällar och nätter. Målet för trygghet var utmanande redan före pandemin, och kommer vara än mer utmanande framöver, då resenärerna i och med pandemin upplever en ny typ av otrygghet.

Över tid har tryggheten i kollektivtrafiken ökat, men inte i den takt som krävs för att nå de övergripande målen. Under pandemin har tryggheten minskat. Otryggheten påverkar människors resande och val av färdmedel.

Fortsatta trygghetsinsatser är viktiga för att locka tillbaka resenärerna efter pandemin. Bland annat fortsätter utvecklingen av trygghetscentralen, samverkan för trygghetsskapande åtgärder och utbyggnaden av trygghetskameror för att täcka de vita fläckar som finns i och i anslutningen till kollektivtrafiken. Även kameraövervakning av icke publika områden i trafiksystemet planeras i syfte att stävja klotter, vandalisering och antagonistiska handlingar. Trygghetsarbetet kommer att utvecklas successivt i hela kollektivtrafiken. I Pendeltågstrafiken sker detta tillsammans med operatören samtidigt som avgångssignalering övergår till att skötas av lokförare att skötas med hjälp av beprövad kamerateknik. Det möjliggör samtidigt fler

resenärsnära medarbetare i trafiken. Utveckling inom trygghetsområdet sker fortsatt även inom regionens Trygghetskommission.

Arbetet för att kollektivtrafikens resenärer ska känna sig trygga under hela resan från dörr till dörr ska utvecklas, det sker i samverkan med fastighetsägare, kommuner och polisen för att bland annat skapa tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger. Ett pilotprojekt med flexibla nattstopp som pausades under 2020 med anledning av pandemin kommer att återupptas.

Trafiksäkerhetsarbetet har också ett viktigt bidrag till tryggheten. Trafikförvaltningen har anslutit sig till det nationella halveringsmålet, innebärande att antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken ska halveras till 2030. Trafikentreprenörer rapporterar utfallet för detta månadsvis till trafikförvaltningen. Inom spårtrafiksäkerheten så har ett projekt för att förhindra påkörningsolyckor tillsammans med NASP (Nationellt centrum för suicidforskning och prevention) påbörjats. Projektet, som bekostas av NASP, kommer att pågå på ett antal utvalda stationer och utvärderas under 2022.

Resan i kollektivtrafiken ska vara enkel, smidig och bekväm, oavsett transportslag. Tillgängligheten i kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas genom en kontinuerlig och lösningsorienterad dialog med intresseorganisationer och kommuner. Fortsatt operativt och strategiskt arbete mot suicidprevention ska bedrivas, i tillämpliga delar utifrån regionens strategi mot suicidprevention.

Tillgänglighet och framkomlighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ställs på fungerande hissar och rulltrappor, samt på städning och den fysiska utformningen av kollektivtrafiken. Användningen av artificiell intelligens i driften av rulltrappor och hissar kommer att fortsätta att utvecklas och systematiseras för att förebygga driftstopp. Hinder som utestänger exempelvis äldre och personer med funktionsvariationer från kollektivt resande ska undanröjas.

För sjötrafiken kommer ett samlat grepp tas för att förbättra tillgängligheten och höja resenärsupplevelsen. Trafikförvaltningen kommer fortsatt delta aktivt i arbetet med att utveckla replipunkterna, det vill säga bytespunkterna för kollektivtrafiken mellan skärgårdens mer trafikerade öar och fastlandet. Resultatet från Region Stockholms tillgänglighetsinventering av bryggor för pendelbåtstrafiken kommer att framföras till bryggägare. Trafikförvaltningen kommer därför att stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn. Vidare kommer trafikförvaltningen att verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett, möjlighet till cykelparkering och en tydligare resenärsinformation.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är relativt låg och framkomligheten i hela regionen ofta påtagligt begränsad. Genom en tydlig prioritering av framkomlighet ska innerstadens stombussar uppnå en högre genomsnittlighastighet inklusive kortare hållplatsstopp. Behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort och Framkomlighetskommissionen kommer att fortsätta att föreslå åtgärder samt genomföra stora och små framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommunerna. En särskild satsning på snabbare busstrafik genomförs, bland annat genomförs särskilda åtgärder för ökad framkomlighet på stomlinje 176/177 i samverkan med berörda kommuner. När resandet stabiliserats till förväntad ny normal nivå och andelen betalande resenärer är densamma som före pandemin genomförs under ordnade former ett

pilotprojekt på linje 4 med påstigning i alla dörrar under förutsättning att erforderliga åtgärder från Stockholms stad vidtagits. Införande av kapacitetsstarka bussfordon utreds också.

Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor är trafikförvaltningens viljeinriktning att blandpendling ska främjas. Det ska vara enkelt att betala för och byta mellan trafikslag, till exempel från tunnelbana till lånecykel. Trafikförvaltningen kommer därför att fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och under 2022 genomföra ett försök på lokalbana i lågtrafik. För att klara krav som kapacitet, säkerhet, resenärsflöden och tekniska möjligheter och samtidigt utöka möjligheten till att ta med cykel på kollektivtrafiken utreds förutsättningarna för en långsiktig plan för genomförande. Det finns särskilda utmaningar med cyklar ombord på bussar och spårvagnar till skillnad från pendeltåg och båtar. Även cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska främjas i samarbete med kommunerna i Region Stockholm.

I pandemins spår ses ett skifte i flyttmönster där allt fler flyttar från centrala delar och tätbebyggda områden till glesbefolkade delar av länet med ett något mer begränsat underlag för kollektivtrafik. Trafikförvaltningen kommer, inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden. Nämnden ska i dialog med berörda kommuner och regioner se över möjligheten att införa förstärkt helgtrafik på Gnesta linjen.

Tillsammans med det regionala skärgårdsrådet utvecklas samverkansarbetet mellan kommuner, resenärsorganisationer, näringslivet och intresseorganisationer för att förankra och kontinuerligt förbättra kollektivtrafiken i skärgården. Utredning om framtidens sjötrafik, vilken omfattar trafikens upplägg, finansiering och tonnage, fortsätter under 2022. En viktig del i detta arbete är att säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar för pendelbåtstrafiken. Utredningen kommer också att ha fokus på vilket tonnage som är nödvändigt och ändamålsenligt.

Under våren 2022 planeras start av nya trafikavtal kopplat till gods samt linje 82 Djurgårdsfärjan. Arbetet med försökslinje 84 fortsätter med möjlighet till driftstart hösten 2023. Under 2020 inleddes försök med pendelbåtslinje 83 (Rindö-Waxholm-Stockholm) som har utvärderats under hösten 2021 och trafikförvaltningen kommer att förlänga försöket med ett år.

Enligt uppdrag från Regionfullmäktige kommer trafikförvaltningen att avsätta riktade medel för brygginvesteringar för att utöka möjligheten för brygghållare att söka medel för samfinansiering av bryggor som trafikeras av sjötrafiken. Trafikförvaltningen kommer också att avsätta medel för allmänna bryggor. Dessutom inleds dialog med börda kommuner för att se över förutsättningarna för angöring av framtida pendelbåtstrafik enligt den strategiska pendelbåtsutredningen.

Framtidsbygget fortsätter och trafikförvaltningen kommer under kommande år genomföra betydande investeringar för att möta regionens behov av kollektivtrafik. Utbyggnaden av kollektivtrafiken samordnas med utbyggnaden av bostäder. Att kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas är också en förutsättning för samhällsutvecklingen i stort. Trafikförvaltningen kommer därför även att delta i olika initiativ kopplat till att utveckla stadsdelar/områden där nya innovativa trafiklösningar prövas.

Arbetet med objekten inom Sverigeförhandlingen fortsätter, enligt ingångna överenskommelser om tidigareläggning och förskottering av Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Följdinvesteringar görs också vid bytespunkter och för anpassning av trafikstyrningssystem.

Utredningen av kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden där bland annat en förlängning av Spårväg City till Ropsten ingår, kommer att utgöra grund för en fortsatt dialog om finansieringen med berörda intressenter. Dessa och andra investeringar, som tvärbanan till Kista och de nya tunnelbanefordonen C30, bidrar till att kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet och trygghet ökar och trängsel åtgärdas.

Lika viktigt som att bygga nytt är att ta hand om det befintliga så att den fysiska anläggningen bibehålls med avtalad funktion, säkerhet och värde. Under 2022 utgörs en tredjedel av kollektivtrafikens investeringsvolym av ersättningsinvesteringar och över investeringsplanens tioårsperiod är andelen 46 procent. Utan dessa investeringar riskerar systemets robusthet och återställningsförmåga att försämras samtidigt som ny infrastruktur riskerar att inte kunna användas fullt ut.

Pandemin har påverkat investeringsverksamheten bland annat på grund av försenade leveranser, begränsade möjligheter för entreprenörer att resa internationellt och åtgärder för ökade avstånd på byggarbetsplatser. Bedömningen är dock att pandemins påverkan på hela projektportföljen är måttlig, mycket tack vare projektens proaktiva agerande och initiativ från leverantörerna. Tillgången till cement är avgörande för planeringen av utbyggd kollektivtrafik; en säker och långsiktig lösning för god cementtillgång är avgörande för utvecklingsverksamheten.

Fokus under 2022 är fortsatt hantering av åtgärder för tunnelbaneanläggningen avseende brand och de så kallade stridbecksvalven. Arbetet med att rusta upp vissa pendeltågsstationer fortsätter tillsammans med Trafikverket, liksom samverkan mellan trafikförvaltningen, MTR och Trafikverket i syfte att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet och störningshanteringsförmåga.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Attraktiva resor: Nöjda resenärer*	Regionfullmäktige	>=78%
Attraktiva resor: Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik*	Regionfullmäktige	>=94%
Trygga resor: Trygga resenärer*	Regionfullmäktige	>=75%
Effektiva resor: Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	Regionfullmäktige	<=4,5kr
Effektiva resor: Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	Regionfullmäktige	>=2 306
Effektiva resor: Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	Regionfullmäktige	>=52%
Effektiva resor: Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	Regionfullmäktige	>=50%
Hållbara resor: Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	Regionfullmäktige	>=67%
Tillgängliga resor: Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	Regionfullmäktige	>=83%

*Arbete pågår med att säkerställa att mätningen upplevd kvalitet kan återinföras 2022 så kundnöjdheten och trygghet åter kan mätas igen.

Uppdrag	Beslutat av
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	Regionfullmäktige
Avsätta riktade medel för medfinansiering för brygginvesteringar i skärgården.	Regionfullmäktige
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken	Regionfullmäktige
Fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län.	Regionfullmäktige
Utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till kollektivtrafiken (enligt specifikation i uppdragsbeskrivningen).	Regionfullmäktige
Förlänga försök med pendelbåtlinje 83 med ett år.	Regionfullmäktige
Fortsätta pågående nystartsarbete i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin.	Regionfullmäktige
Utredning av stombuss 4 ska genomföras	Regionfullmäktige
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt	Regionfullmäktige
Förbättra störnings- och realtidsinformationen	Nämnd
Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer	Nämnd
Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner.	Nämnd
Framkomlighetsstrategi 2022-2025 ska rymma 65 mkr, varav 15 mkr 2022.	Nämnd
Den regionala och interregionala kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas och medfinansiering undersökas för olika delar av systemet i syfte att underlätta ett bättre vardags- och helgpendlande för fler.	Nämnd
Fortsätta att delta i dialog med Stockholms stad, Solna stad och Täby kommun angående bryggor anpassade för sjötrafik	Nämnd
Stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn.	Nämnd
Medel anslås för bryggor i skärgården	Nämnd
Förbättra resenärsupplevelsen inom sjötrafiken genom att uppdatera riktlinjer för bryggor och replipunkter mer i enlighet med riktlinjer för resenärsservicen på landtrafiken.	Nämnd
Verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett, möjlighet till cykelparkering, förbättrad resenärsinformation och väderskydd.	Nämnd
Att användningen av artificiell intelligens på rulltrappor och hissar fortsätter att utvecklas om pilotförsök faller väl ut.	Nämnd
Inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden.	Nämnd
Cykel på lokalbana ska testa	Nämnd
Pilotförsöket med pilot av flexibla nattstopp återupptas	Nämnd

3.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

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.

Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), 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 för alla resenärer – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Sociala konsekvensbeskrivningar tas fram till beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar.

Region Stockholms uppförandekod är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet.

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. Särskilt fokus kommer läggas på att utveckla och implementera det strategiska trygghetsarbetet för ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken. Ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ingår också i kvalitativa kundundersökningar, fokusgrupper och analyser. Trafikförvaltningen arbetar med att bredda representationen i medborgardialoger för att få en jämn spridning av deltagare avseende socioekonomisk status, kön, ålder och etnicitet.

Indikator	Beslutat av	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 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Kollektivtrafiken utgör en stor del av Stockholmsregionens transporter och bidrar till att minska trafikens klimatpåverkan. Region Stockholm ska sträva mot att Stockholmsregionen blir en klimatneutral region. För att bidra till att nå de högt uppsatta nationella och regionala klimatmålen fortsätter trafikförvaltningen arbetet med att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Invanda resmönster måste brytas för att fler ska välja att åka med kollektivtrafiken istället för med bilen. Trafikförvaltningen kommer fortsätta arbetet med att anpassa trafikutbudet, biljettsystemet och servicen för att kunna välkomna såväl gamla som nya resenärer tillbaka till kollektivtrafiken.

Framtidens kollektivtrafik ska vara hållbar. Redan idag drivs all kollektivtrafik på land i Stockholmsregionen helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Den grunden kommer trafikförvaltningen att bygga vidare på bland annat genom energieffektiviseringar och genom att elektrifieringen av busstrafiken breddas.

Fortsatt arbete för kollektivtrafiken på vatten sker med att successivt byta ut dagens bränslen mot mer miljövänliga såsom biogas, HVO, RME, el och vätgas. En utredning och pilotförsök kommer att genomföras avseende att minska sjötrafikens koldioxidutsläpp genom energisparkrav för fartygen. För att öka takten för en långsiktig hållbar sjötrafik kommer

trafikförvaltningen att kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad i Stockholms län samt utreda vilka linjer för sjötrafiken som skulle vara lämpliga att köra på el och vätgas. Djurgårdsfärjans utveckling ska ges prioritet i detta arbete. Inriktningen innebär också att i framtida upphandlingar för sjötrafiken ska ske mot att fossilfria drivmedel kravställs och andelen fartyg som drivs emissionsfritt öka. Ett pilotprojekt för att testa eldriven bärplansbåt i sjötrafiken förbereds inför test 2023.
Arbetet med källsortering kommer att fortsätta och successivt implementeras i samband med nya avtal, som ett led i detta kommer pantrör att installeras i tunnelbanesystemet.
Trafikförvaltningen kommer att fortsätta att kommunicera att kollektivtrafiken är ett grönt sätt att resa.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	Regionfullmäktige	>=96%
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp)	Regionfullmäktige	>=-12%
Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	Regionfullmäktige	>=-35%
Andel förnybara drivmedel i Region Stockholms transporter	Regionfullmäktige	>=95%
Andelen större trafikinvesteringar med mål i inriktningsfasen att minska klimatpåverkan med minst 15 %	Regionfullmäktige	100%

Uppdrag	Beslutat av
Kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas.	Regionfullmäktige
Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation).	Regionfullmäktige
Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken	Nämnd

3.2.4 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta

Under 2022 kommer trafikförvaltningen att slutföra en klimatsårbarhetsanalys av hela trafiksystemet som en början i arbetet för att verksamheten ska kunna anpassas för att säkerställa drift vid effekter av ett förändrat klimat. Ny- och ombyggnation av byggnadsverk kravställs och följs upp i enlighet med RiMiljö.

Trafikförvaltningen övar årligen sin krisledningsorganisation. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen. I syfte att långsiktigt optimera strategisk samverkan mellan trafikförvaltningen och polismyndigheten, avses en särskild samverkansöverenskommelse myndigheterna emellan att träffas under 2022.

Inom ramen för den återupptagna totalförsvarsplaneringen kommer såväl alternativa som skyddade ledningsplatser att utredas i samverkan med Region Stockholm Säkerhet och beredskap. Även behovet av krigsplacering av viss nyckelpersonal hos trafikförvaltningen och entreprenörerna kommer att utredas under 2022.

En utredning om att etablera skyddsobjekt inom trafikförvaltningen påbörjas under 2020 och fortgår under både 2021 och 2022. Utredningen ska leda fram till strategier och arbetssätt för en mer omfattande etablering inom trafikförvaltningens verksamheter och anläggningar.

Planering av signalskyddsförmåga har initierats och är klart under 2021. 2022 genomförs och implementeras förmågan med utrustning från försvarsmakten.

Under 2022 går arbetet vidare med att utveckla styrande och stödjande dokument inom området säkerhetsskydd och signalskydd. Vidare genomförs en rad säkerhetsskyddsåtgärder. Bland annat säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal för de entreprenörer som berörs av trafikförvaltningens säkerhetskänsliga verksamhet.

Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete att ta fram nya styrande dokument genomförts. Resultatet av detta bedöms, vid kravställning och uppföljning av brandskyddet, ha fortsatt god effekt under 2022 och resten av planperioden.

Arbete med att etablera/utveckla förmåga att utreda informationssäkerhetsincidenter fortsätter succesivt under 2022 och införande av den nya säkerhetsbestämmelsen för åtkomstkontroll (behörighetsstyrning) kommer att ske 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

Indikator	Beslutat av	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%

3.2.5 Kärnverksamhet ska prioriteras

Sedan biljettintäkterna började vika kraftigt i mars 2020 har förvaltningen arbetat intensivt med att säkra den budgeterade kostnadsnivån inklusive de konsekvenser som Covid-19 fört med sig. Vissa aktiviteter har pausats, förskjutits framåt i tid eller avbrutits, för att andra ska kunna genomföras. Ett parallellt arbete har pågått med översyn av trafikförvaltningens beställarorganisation, affärsmodeller, och satsningar inom digitalisering. Det har också inneburit att rekryteringar och konsultanskaffningar löpande setts över efter rådande behov och med stor återhållsamhet. Principer och riktlinjer samt ett bemanningsråd har inrättats för att stödja behov av restriktivitet i bemanningsfrågor.

Administrationens andel av de totala kostnaderna är för trafikförvaltningen omkring 2 procent. De administrativa kostnaderna för trafikförvaltningen inklusive SL, i enlighet med regionledningskontorets definition, beräknas öka jämfört med 2021, till större delen beroende på ombyggnation av Lindhagensgatan 100 och därmed högre lokalkostnader till serviceförvaltningen inom Region Stockholm. I strikt bemärkelse sker också en ökning till följd av omorganisering inom trafikförvaltningen där befintlig personal flyttar till kostnadsställen som betraktas som administrativa enligt regionledningskontorets definition.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att planera, utveckla och upphandla trafik samt ta hand om och underhålla en växande anläggning. Förvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix av resurser (anställda och konsulter) samt förmågan att leda och styra dessa. Ett mer lämpligt mått för dessa kompetenser är den så kallade ”beställarorganisationen” som inkluderar samtliga personalkostnader (inkl. debiterad tid), samtliga specialistkonsulter, och lokalhyrorna från serviceförvaltningen. Dessa uppgår i budget

2022 till 5 procent i relation till de totala kostnaderna. Beställarorganisationens kostnader har minskat de senaste åren samtidigt som totala kostnader ökat med i snitt 3-4 procent per år.

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

3.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Pandemin har stor påverkan på trafikförvaltningens verksamhet där resandet förändrats både på kort och lång sikt. Det innebär att den traditionellt kollektivtrafiken behöver vidareutvecklas och möta medborgarnas ändrade resbehov, inte minst inom biljett- och betalområdet.

Trafikförvaltningen har stor potential i att nyttja digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt nyttjat kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Under 2021 har en Digitaliseringsstrategi beslutats samt en första version av utvecklingsplan och en förvaltningsplan för den digitala transformationen är under framtagning. Dessa planer skall beskriva vilka initiativ trafikförvaltningen bör fokusera på att åstadkomma en lämplig digital transformation av organisationen.

Den fastställda digitaliseringsstrategins principer behöver arbetas in och appliceras genomgående i trafikförvaltningens verksamhetsdelar. Den fortsatta digitala transformationen av organisationen utgår ifrån konceptmodellen som konkretiserats i digitaliseringsplanen.

För att understödja att verksamheten blir mer datadriven och faktiskt kunna analysera data och få insikter har flera initiativ påbörjats med planerade delleveranser under 2022 och framåt som bygger trafikförvaltningens förmåga att både samla in och analysera stora mängder gemensam data och även att dela med sig till andra. Dessa förmågor möjliggör hantering både i realtid och i komplexare analyser av stora datamängder samt gör det enkelt för annan forskning att ta del och vidareförädla trafikförvaltningens information i allt från anläggningsdata till trafikplanering.

Trafiknämnden har fastställt en ”Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen”. Implementation av innovationsprocessen påbörjas under 2021 och arbetet fortsätter under 2022 med fokus på att mer strukturerat bedöma mognadsgraden i innovationsverksamheten.

Trafikförvaltningen fokuserar enligt ”Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen” med K2 – nationellt centrum för kollektivtrafikforskning samt med regionens partnersamverkan med KTH som båda fortsätter under 2022.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt	Regionfullmäktige	Ja
Innovationsgrad	Regionfullmäktige	>=4
Grad av digital mognad	Regionfullmäktige	>=52

3.2.7 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till ett transporteffektivt samhälle genom att utveckla kollektivtrafiken. Region Stockholm är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län, med uppgift att i dialog med andra aktörer ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. På grund av pandemin har det nuvarande trafikförsörjningsprogrammets giltighet förlängts. Arbetet med ett nytt program har påbörjats och det väntas kunna antas vid årsskiftet 2023-2024.

Trafikförvaltningen arbetar med att ta fram en långsiktig kollektivtrafikplan 2050, för den regionala kollektivtrafikens utveckling i region Stockholm. Planen skall beskriva hur kollektivtrafiken i regionen bör planeras/utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen och trafikförsörjningsprogrammet.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är relativt låg och framkomligheten i hela regionen ofta påtagligt begränsad. Genom en tydlig prioritering av framkomlighet ska innerstadens stombussar uppnå en högre genomsnittlighastighet inklusive kortare hållplatsstopp. Behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort och Framkomlighetskommissionen kommer att fortsätta att föreslå åtgärder samt genomföra stora och små framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommunerna.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Antal genomförda åtgärder enligt framkomlighetskommissionens plan	Regionfullmäktige	100%

3.3 Hållbar arbetsgivare

Trafikförvaltningens arbete med HR-frågor bygger på målsättningen att bli en hållbar och 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 både i en bransch och ett geografiskt område 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.

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.

Medarbetarenkäten är en viktig pusselbit i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Medarbetarenkäten är särskilt utformad för att fånga frågor som rör den organisatoriska och sociala arbetsmiljön enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Genom dialog kring vår arbetsmiljö kan vi gemensamt utveckla vår verksamhet och skapa en hållbar arbetsplats. Trafikförvaltningen har under 2021 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.

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Motivation (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige	>=79
Styrning (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige	>=75

Indikator	Beslutat av	RF Målvärde 2022
Ledarskap (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige	>=77
Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete	Regionfullmäktige	<=9%
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet	Regionfullmäktige	<=7%
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid	Regionfullmäktige	<6,2%
Personalomsättning	Regionfullmäktige	<=8%

3.3.2 Systematisk kompetensförsörjning

En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att vi ska klara vårt uppdrag.

Trafikförvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är stor. Trafikförvaltningen konkurrerar på såväl offentlig som privat marknad. För att trafikförvaltningen ska kunna utveckla/behålla kompetens och ställa om arbetssätt i den takt som krävs för att kunna leverera på sitt uppdrag krävs en aktiv och kontinuerlig kompetensplanering. Kompetensplaneringen behöver ske utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov och samtidigt utifrån prioriteringar och intentioner i *Trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan*.

Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2022.

Ett arbete för att kompetensförsörja på lång sikt är de examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv.

Trafikförvaltningen blev under 2021 tillfrågad om att ingå i ”Karriärbarometern Young Professionals” (teknik/civilingenjörer) som genomförs årligen av Universum vilket är ett kvitto på det arbete som görs mot marknaden av unga talanger/studenter. Denna medverkan planeras även för 2022. Hösten 2021 blev trafikförvaltningen utsedd till ”Karriärföretag 2022” som ytterligare befäster arbetsgivarvarumärket mot målgruppen unga talanger. Utmärkelsen kom med motiveringen ” *Trafikförvaltningen har ett gediget samarbete mellan medarbetarna som märks. Man värnar om varandras kunskaper för att optimera sitt arbete här. Trafikförvaltningen har ett tydligt engagemang mot studenter och Young Professionals och låter dem inleda en karriär hos dem redan under studietidens gång*”.

4 Ekonomi

4.1 Resultatbudget

Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Förändring BU22/ BU21	Budget 2023	Budget 2024
Verksamhetsanslag	9 794	10 117	10 469	3,5%	10 814	11 170
Biljettintäkter	5 437	9 610	9 904	3,1%	10 054	10 206
Uthyrning fordon	1 388	1 370	1 389	1,4%	1 396	1 400
Uthyrning lokaler	852	888	903	1,7%	921	928
Reklamintäkter	352	360	359	-0,1%	376	394
Övriga intäkter	3 220	1 168	1 109	-5,1%	1 125	1 118
Verksamhetens intäkter	**21 043**	**23 512**	**24 133**	**2,6%**	**24 685**	**25 217**
Personalkostnader	-872	-880	-897	2,0%	-914	-929
Köpt landtrafik (SL)	-13 321	-14 085	-14 641	3,9%	-14 743	-15 068
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-397	-459	-412	-10,1%	-412	-403
Drift och underhåll	-2 565	-2 541	-2 690	5,9%	-2 817	-2 836
Övriga kostnader	-1 138	-1 043	-951	-8,8%	-935	-801
Verksamhetens kostnader	**-18 293**	**-19 008**	**-19 592**	**3,1%**	**-19 821**	**-20 037**
Avskrivningar	-3 316	-3 587	-3 645	1,6%	-3 959	-4 272
Finansnetto	-523	-513	-492	-4,1%	-501	-505
Resultat*	**-1 089**	**404**	**404**		**404**	**404**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.*

Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför ekonomiska utmaningar. Sedan Covid-19-pandemin bröt ut i Stockholm har biljettintäkterna minskat kraftigt till följd av det minskade resandet då myndigheterna uppmanar folk att hålla avstånd och i möjligaste mån undvika kollektivtrafiken. I grunden växer dock behoven av en utbyggd kollektivtrafik i regionen samtidigt som skatteunderlaget inte ökar i samma takt. För att möta utmaningarna krävs även fortsättningsvis mycket stort fokus på ekonomisk hushållning, ett kontinuerligt effektiviseringsarbete samt ordning och reda i verksamheten.

Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras och en fortsatt hög investeringstakt gör att avskrivningskostnaderna kommer att öka. Utbyggnaden medför också ett lånebehov vilket ökar förvaltningens räntebärande portfölj. Därtill kommer ökade driftkostnader till följd av en större anläggning inklusive en ökad trafikapparat. De budgeterade ramarna för 2022 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar, en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik, samt nya former av intäktsförstärkningar.

Trafikförvaltningens[1] budget baseras på de ekonomiska ramar som angetts för trafiknämnden/trafikförvaltningen i Region Stockholms budget 2022 samt regionledningskontorets anvisningar.

De främsta riskerna mot en ekonomi i balans är en lägre resandeutveckling, ett högre ränteläge samt högre indexutveckling än antaget i budgeten. Därutöver kan nämnas investeringsprojektens driftpåverkan, som är svår att förutse. En del investeringsutgifter kan redovisningsmässigt inte klassas som investering och bokförs därför direkt på resultatet. Driftsättningen av de nya anläggningarna kan medföra att äldre anläggningar med restvärden behöver utrangeras och kostnadsföras. Budgeten inkluderar samtliga kända driftpåverkande poster från investeringsprojekten, samt ett utrymme för utrangeringar om 100 mkr per år.

Nedan följer en analys av resultatposternas utveckling över åren.

4.1.1 Intäkter

Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslaget ökar med 3,3 procent från 2021 till 2022 samt för respektive år i planåren 2023-2024, i enlighet med Region Stockholms budget 2022.[2] Utöver ökningen om 3,3 procent år 2022 tillkommer 18 mkr från färdtjänstnämnden då närtrafiken flyttar till trafiknämnden. Effektiv ökning från budget 2021 till budget 2022 för trafikförvaltningen blir därmed 3,5 procent.

Biljettintäkter

Biljettintäkternas utveckling är en viktig komponent i trafikförvaltningens finansiering. I budget 2022 uppgår de totala biljettintäkterna till 9 904 mkr vilket baseras på den prognos som gjordes i budgetunderlag 2021 dvs baserat på förutsättningar som rådde innan pandemin bröt ut. SL-taxan har de senaste åren höjts årligen vilket är nödvändigt för att finansiera den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken, driftsättningen av investeringar och ett ökat utbud av kollektivtrafik inom länet. SL-taxan för ett månadskort höjs från den 4 januari 2022 till 970 kronor för vuxna och till 650 kronor för pensionär, ungdom och student i enlighet med beslut i regionfullmäktige den 17-18 november 2020.

Aktuell prognos för 2022 visar dock på en resandeprognos på 80 procent jämfört med den resandenivå som rådde för pandemins start vilket medför en underliggande budgetnivå om 7 575 mkr, osäkerheten är dock stor. Budgeten utgår från att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för intäktsbortfall kopplat till covid-19.

Budgetens planår baseras på den resandenivå som rådde före pandemins utbrott.

[1] Med trafikförvaltningen avses här trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag, men exklusive de enheter som Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för. (FUT) ansvarar för och rapporterar följande enheter separat: resultatenheten inom AB SL: *AB SL – Utbyggd tunnelbana (bolag 11)* samt dotterbolaget *SL nya tunnelbanan AB (bolag 12)*.

[2] I VP 2022 fördelar trafikförvaltningen (bolag 80) följande anslag år 2022: till AB SL (bolag 10) 9 803 551 986 kronor, till Waxholmsbolaget (bolag 90) 447 280 388 kronor. Beloppen fördelas med en tolftedel per månad under året.

Övriga intäkter

Övriga intäkter är till större delen resultatneutrala, det vill säga motsvaras av poster på kostnadssidan. Det handlar huvudsakligen om uthyrning av fordon och lokaler, vidarefakturering av kostnader för exempelvis bränsle, lagerartiklar och externa driftprojekt. Övriga intäkter innefattar också reklamintäkter och medfinansiering.

De samlade övriga intäkterna uppgår till 3 760 mkr i budget 2022, vilket är 25 mkr (0,7 procent) lägre än budget 2021. Den främsta anledningen till minskningen beror på lägre vidaresålt bränsle i buss- och sjötrafik, vilket är resultatneutralt för trafikförvaltningen då kostnaderna minskat i motsvarande omfattning. I planperioden 2023-2024 ökar de samlade övriga intäkterna med cirka 1,1 procent i snitt per år bland annat till följd av att reklamintäkterna förväntas öka igen när pandemin beräknas klinga av.

4.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader ökar med i genomsnitt 3,5 procent per år mellan utfall 2020 och budget 2022 inklusive anpassningar för resandeutvecklingen 2022. Exklusive dessa är ökningen 2,6 procent. Från år 2022 till 2024 beräknas kostnadsutvecklingen bli något lägre, med 1,1 procents ökning per år inklusive anpassningar för resandeutvecklingen. Exklusive anpassningar för resandeutvecklingen är ökningen 0,5 procent. Hur planåren faktiskt kommer att utvecklas beror på de finansiella förutsättningar som ges till trafikförvaltningen för att fortsätta bedriva trafik i full omfattning. Kostnadsutvecklingen för ackumulerat utfall oktober 2020 till oktober 2021 var 1,7 procent, vilket är lägre än inflationstakten. Ökningen kommer främst från köpt trafik (1,9 procent). Kapitalkostnaderna ökar med i genomsnitt 6,1 procent per år från 2020 till 2024, men varierar mellan åren beroende på när investeringar aktiveras. Se vidare nedan under Kapitalkostnader. Den genomsnittliga totala kostnadsutvecklingen uppgår därmed till 3,0 procent mellan 2020 och 2024.

Köpt trafik

Köpt trafik sammanfattning

Köpt trafik är trafikförvaltningens enskilt största kostnadspost och står för 77 procent av den totala kostnadsmassan, exklusive kapitalkostnader. Kostnaderna för den samlade köpta trafiken ökar med i genomsnitt 4,9 procent per år mellan utfall 2020 och budget 2022 inklusive kostnadsanpassningar för resandeutvecklingen 2022. Exklusive dessa är ökningen 3,6 procent. Ökningen av kostnaderna beror främst på ökade kostnader för index. Därefter beräknas kostnaderna för den köpta trafiken att öka med i genomsnitt 1,4 procent per år fram till år 2024 inklusive anpassningar för resandeutvecklingen. Exklusive anpassningar är ökningen 0,6 procent.

Budget 2022 omfattar en trafik i full omfattning i nivå med 2021, exklusive insatt förstärkningstrafik hänförd covid-19. Ytterligare en skillnad mot 2021 är att den nya sträckningen för tvärbanan till Bromma flygplats trafikeras under hela året.
Detta förutsätter att intäktsbortfall till följd av covid-19 ersätts från staten eller omfördelas inom Region Stockholm. Förändrade resmönster kan framöver leda till att trafikutbudet behöver anpassas och effektiviseras. Detta kan komma att innebära att tidigare fattade beslut behöver omprövas.

Ordinarie trafikavtal gällande buss- och lokalbanor inom regionen har under Covid-19-pandemin ersatts med tilläggsavtal gentemot befintliga trafikoperatörer för att hantera den del

av ordinarie ersättningsmodell som styrs av antalet resenärer inom kollektivtrafiken. Dessa tilläggsavtal är beräknade att ta slut sista december 2021 och ordinarie trafikavtal med tillhörande ersättningsmodell kommer att gälla under 2022.

Busstrafik
Kostnaden för busstrafiken minskar med 1,9 procent i budget 2022 jämfört med prognos 2021. Detta beror framför allt på att inga extrakostnader gällande förstärkningstrafik covid-19 är budgeterade 2022 samt att motorkonverteringar till Euro 6 är färdigställda under 2021. Även nya avtalen E35/E38 påverkar positivt då de tas i drift andra halvåret 2022. I övrigt så ökar kostnaderna för index.

Tunnelbana
Kostnadsmässigt är det inga större förändringar i budget 2022 jämfört med prognos 2021 då kontraktet är ett produktionsavtal och att produktionen beräknas hållas förhållandevis konstant. Den måttliga kostnadsökningen på 1,8 procent som sker beror framför allt på en naturlig ökning av indexkostnader.

Pendeltåg
Pendeltågstrafikens kostnader ökar med 4,6 procent i budget 2022 jämfört med prognos 2021 dels på grund av en ogynnsam indexutveckling och dels på grund av ett högre uppskattat resande till Arlanda, vilket medför högre kostnader för banavgifter. Även högre incitamentskostnader och något lägre prisavdrag ligger till grund för kostnadsökningen då urspårningen vid Häggvik påverkade detta 2021.

Lokalbanor
Kostnaden för lokalbanetrafiken ökar med 4,6 procent i budget 2022 jämfört med prognos 2021. Detta beror framför allt på ökade kostnader för Roslagsbanan då nya fordon av typen X15P tas i drift samt att Vallentunadepån är i drift hela året. Även Tvärbanan blir något dyrare då sträckningen fram till Bromma flygplats är i drift hela året.

Sjötrafik
Kostnaden för sjötrafikens budget 2022 ligger i princip på samma nivå som prognos 2021. Detta förklaras av redovisningsmässiga justeringar som minskar internfaktureringen kopplade till linje 82 samt lägre kostnader för linje 83. De minskade kostnaderna kompenserar för något ökade kostnader för nya avtal.

Personalkostnader

Personalkostnaderna ökar med i genomsnitt 1,5 procent per år mellan 2020 och 2022. Ökningen beror huvudsakligen på årliga lönerevisioner. En faktor som minskar utvecklingstakten är att förvaltningen tillämpar en stor restriktivitet vad gäller intag av resurskonsulter på vakanta tjänster. Från budget 2022 till 2024 beräknas personalkostnaderna öka med i genomsnitt 1,8 procent per år främst till följd av lönerevision.

Budgeten 2022 inklusive planår baseras på 886 heltidstjänster. Inhyrd personal (resurskonsulter) budgeteras ej utan tas in vid behov vid frånvaro av budgeterad personal, vilket redovisas löpande under varje ingånget år. De samlade personalkostnaderna ska därför inte överstiga budgeterad nivå. Intag av resurskonsulter beslutas alltid av förvaltningschefen.

Drift och underhåll

Kostnaderna för drift och underhåll ökar med 2,4 procent årligen i genomsnitt mellan år 2020 och budget 2022 främst till följd av ökat fordonsunderhåll kopplat till sprickbildning i C20 tunneltåg men också ökade kostnader för IT-driften till följd av satsning på digitalisering samt ökade kostnader för drift och hyra av trafikförvaltningens lokaler som från och med 2020 köps från Region Stockholms serviceförvaltning. Den interna kostnaden är högre än motsvarande tidigare externa kostnad. Från 2022 fram till 2024 ökar nivån på drift och underhåll med 2,7 procent per år.

Övriga kostnader

De samlade övriga kostnaderna uppgår i budget 2022 till 951 mkr och består huvudsakligen av budget för försäljningskostnader, specialistkonsulter, reklam/pr, utrangeringar samt poster som vidarefaktureras till extern part så som bussbränsle och externa projekt.

De övriga kostnaderna varierar stort från år till år på grund av utrangeringar och andra poster av engångskaraktär. Från 2020 till budget 2022 minskar övriga kostnader med 187 mkr vilket främst beror på att utfallet 2020 belastades av höga utrangeringar om totalt 231 mkr men också på att förvaltningens åtgärder för att minska konsultanvändningen har gett effekt.

Då utrangeringar sker löpande varje år till följd av förvaltningens investeringar i ny anläggning omfattar budgeten en kostnadsreserv för att möta de stora kostnadsföringar som utrangeringarna medför. I budget 2022 är den totala budgeten för utrangeringar 102 mkr.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna ökar med i genomsnitt 3,9 procent per år från 2020 till 2022. Från 2022 till 2024 förväntas kapitalkostnaderna öka med 7,7 procent per år, till följd av stora aktiveringar kopplat till de större investeringsprojekten. Den samlade budgeten för kapitalkostnader (avskrivningar och finansnetto) uppgår 2022 till 4 137 mkr.

Finansnettot minskar 2,9 procent per år från 2020 till budget 2022 till följd av lägre ränteläge. Från år 2022 till 2024 beräknas finansnettot öka med 1,3 procent per år. Lånebehovet är fortsatt högt till följd av hög investeringstakt vilket tillsammans med den exceptionellt låga räntan utgör en av trafikförvaltningens största risker mot en ekonomi i balans.

Avskrivningskostnaderna fortsätter att öka till följd av att investeringar färdigställs och driftsätts. Från 2020 till 2022 ökade avskrivningarna med 5,0 procent per år. Från 2022 till 2024 beräknas avskrivningarna öka med i genomsnitt 8,6 procent per år. Tongivande aktiveringar under perioden sker i programmen Roslagsbanans utbyggnad, Röda linjens uppgradering och Tvärbana Norr Kistagrenen.

4.1.3 Verksamhetsindelad resultatbudget

De administrativa kostnaderna för trafikförvaltningen inklusive SL, i enlighet med regionledningskontorets definition, beräknas öka jämfört med 2021, till större delen beroende på ombyggnation av Lindhagensgatan 100 och därmed högre lokalkostnader till. I strikt bemärkelse sker också en ökning till följd av omorganisering inom trafikförvaltningen där befintlig personal flyttar till kostnadsställen som betraktas som administrativa enligt regionledningskontorets definition.

4.2 Balansräkning

Balansräkning, mkr	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	66 149	68 263	69 382	72 423	75 473	76 465
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	3 213	4 853	2 681	3 934	3 994	3 747
- varav kassa och bank	*1 699*	*3 339*	*605*	*2 420*	*2 480*	*2 233*
SUMMA TILLGÅNGAR	69 362	73 116	72 063	76 357	79 467	80 212
Eget kapital	7 253	3 897	6 317	4 301	4 705	5 109
Avsättningar	1 276	967	663	952	940	925
Skulder	**60 833**	**68 253**	**65 083**	**71 104**	**73 822**	**74 178**
- varav långfristiga skulder	*52 372*	*58 919*	*53 018*	*62 118*	*65 153*	*66 079*
- varav kortfristiga skulder	*8 461*	*9 334*	*12 065*	*8 987*	*8 669*	*8 100*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	69 362	73 116	72 063	76 357	79 467	80 212

Trafiknämndens totala budgeterade tillgångar uppgår till 76 357 mkr 2022, en ökning med 3 241 mkr jämfört med 2021 års prognos. Ökningen består av budgeterade investeringar på 7 805 mkr vägt mot avskrivningar på 3 645 mkr och en minskning av verksamhetens likvida medel på 919 mkr. Investeringarna finansieras främst genom nya långfristiga lån för verksamheten. Trafiknämndens resultatkrav är fastställt till 404 mkr år 2022.

Under planåren 2023-2024 ökar de totala budgeterade tillgångarna med 3 855 mkr och uppgår 2024 till 80 212 mkr. Ökningen består av budgeterade investeringar på 12 273 mkr vägt mot avskrivningar på 8 231 mkr och en minskning av verksamhetens likvida medel med 188 mkr. Investeringarna finansieras även för planåren främst genom nya långfristiga lån. Resultatkravet för planåren 2023-2024 är fastställt till 404 mkr per år.

4.3 Investeringar

Kollektivtrafiken har genomfört betydande investeringar i infrastruktur de senaste åren och investeringarna behöver fortsätta under planperioden för att vidmakthålla befintlig flotta och anläggning och för att stödja samhällsutvecklingen i växande stadskärnor.

Regionen utvecklas genom ett flertal investeringar under planperioden. Investeringar som Roslagsbanans utbyggnad, ny bussterminal Slussen, tvärbanan till Kista, fordonsanskaffning för Spårväg City och tvärbanan, nya tunnelbanefordon C30 med flera bidrar till kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet, och trygghet ökar samt att trängsel åtgärdas.

Förvaltning utbyggd tunnelbana (FUT) bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen fortsätter arbeta tillsammans med FUT för att uppnå Region Stockholms åtagande enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse med utbyggd tunnelbana samt de följdinvesteringar som därmed tillkommer i hela tunnelbanesystemet inklusive bytespunkter, nya bussterminaler och anpassning av trafikstyrningssystem. Under planperioden utvecklas nya bytespunkter i Barkarby och Nacka i syfte att komplettera den utbyggda tunnelbanan och skapa ett kollektivtrafiksystem som möter det ökande resandet i regionen.

Enligt ingångna överenskommelser om tidigareläggning och förskottering fortsätter arbetet med Sverigeförhandlingens objekt tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg syd och Roslagsbanan till City. Behovet av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (till exempel trafikstyrningssystem) och Sverigeförhandlingen är identifierat för planperioden.

Till det tillkommer ett ökat behov av ersättningsinvesteringar för att upprätthålla anläggningens säkerhet, funktion och värde. Ersättningsinvesteringar omfattar bland annat teknisk upprustning och modernisering av banor och fordon, anpassning av depåer till förnybara drivmedel, satsning på hissar och rulltrappor och åtgärder för att öka trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Därutöver finns behov av ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens möjligheter, till exempel behovet av skräddarsydd trafikinformation och förbättrad möjlighet för resenärer att köpa och hantera biljetter.

Investeringsvolym 2022-2031

Trafikförvaltningens investeringsvolym uppgår till 49 291 mkr åren 2022-2031 (varav 9 752 mkr medfinansiering), med tyngdpunkt på de inledande åren. I förhållande till trafikförvaltningens budgetunderlag från trafiknämnden i maj 2021 innebär det en konsekvensjustering med 1 042 mkr för åren 2022-2031 då objektet Bussdepåförsörjning är omprioriterat samtidigt som Kistagrenens utgifter för perioden ökat med 1 647 mkr kopplat till det förnyade genomförandebeslutet som togs i TN i september. Investeringsvolymen för 2022 uppgår till 7 805 mkr varav omkring en tredjedel är ersättningsinvesteringar.

- Under 2022 introduceras fortsatt de nya tunneltåg C30 successivt i trafiken till dess att alla 48 fullängdståg (96 vagnar) är levererade under 2024
- Roslagsbanan bygger planskilda övergångar vid Frescati och vid Portvägen. Under 2022 planeras premiliery take-over (PTO) för tre av de nya fordonen av typen X15p.
- Tvärbanans utbyggnad till Kista fortsätter. Under 2022 påbörjar Trafikverket arbetet med vägporten på E4. Upphandling av entreprenaden i Helenelund påbörjas i samarbete med Sollentuna kommun.
- För utökad kapacitet på Lidingöbanan bygger Lidingö en ny spårvägsbro med dubbelspår.
- Saltsjöbanans upprustning fortsätter med planering av utbyggnaden av partiella mötesspår. Under 2022 beräknas järnvägsplanerna för mötesspåren i Fisksätra och Tattby äga lag kraft. Arbeten med bullerskyddsåtgärder i fastigheter längs bansträckningen fortsätter.
- Byggandet av bussterminal Slussen fortsätter liksom arbetet med hela bytespunkten och kopplingen mot Saltsjöbanan. Därtill kommer nyinvesteringar i bussverksamhetens depåer för att skapa ytterligare kapacitet och anpassa depåerna till förnybara drivmedel

En viss förskjutning av investeringar har skett från tidigare år till nuvarande planperiod. Skälen är bland annat förskjutningar i detaljplaner och produktionsstarter samt svårigheter att upphandla kvalificerade entreprenörer på grund av överprövningar. Pandemins snabba nedstängning av produktion och påföljande snabba uppstart i kombination med den globala klimatomställningen ger effekter på materialtillgång och materialpriser. Detta kan komma att ge en kostnadspåverkan på investeringsprojekten.

Risker kopplat till investeringsplanen

Kollektivtrafikens investeringar omfattar både ersättningsinvesteringar som är kritiska för att säkerställa funktion och säkerhet och minska sårbarheten i kollektivtrafiken och nyinvesteringar som tillgodoser det ökande behovet av kollektiva resor i regionen.

För en hållbar utveckling i regionen behöver kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas och andelen som reser kollektivt behöver öka. Uteblivna eller framskjutna infrastrukturinvesteringar kan till

viss del behöva kompenseras genom ökade kostnader för drift och underhåll, vilket riskerar att busstrafiken måste ta en allt större roll och utökas i de områden där spårinfrastruktur inte byggs ut, samtidigt som framkomlighet och depåkapacitet för en utökad busstrafik saknas. Parallellt riskerar trafikförvaltningen minskad rådighet över trafiksystemets utveckling på grund av andra parters planarbete, vilket kan påverka framtida kostnader och möjligheten till framtida utveckling.

Det finns även utmaningar kopplade till nuvarande kollektivtrafiksystems livslängd som de kommande årtiondena innebär ökat vidmakthållande av ett allt äldre system. Robusthet och återställningsförmåga i systemet riskerar att försämras. För att bevara det befintliga systemets nytta och effektivitet i regionen krävs ytterligare uppgraderingar och ersättningsinvesteringar parallellt med fortsatt fokus på underhåll av det befintliga systemet. Uppgraderingar och ersättningsinvesteringar avser såväl stationer och bytespunkter som fordon, buss- och spårdepåer, spåranläggningar, energisystem samt trafikstyrningssystem.

Trafikförvaltningen ska fortsatt stärka styrningen av investeringsverksamheten för att säkerställa tydliga prioriteringar, långsiktigt lägre utgifter och effektivt genomförda investeringar. Kommande investeringar måste identifieras och värderas utifrån ett systemperspektiv med beaktande av hela kollektivtrafiksystemet där riskhantering av kostnadsökningar utgör en central del.

Investeringsplan 2022

Investeringsplan 2022, mkr	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Program Röda linjens uppgradering	1 178	1 368	926	9	45
Program Roslagsbanans utbyggnad	758	534	386	7	7
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	1 650	993	416	117	
Bussterminal Slussen	552	505	159	45	
C20 - uppgradering	312	412			
Utbyggnad av Älvsjö depå	227	166	151	61	39
Program Saltsjöbanan	210	15	5	13	157
Utbyte av hissar och rulltrappor	195	206	138	160	
Program Bussdepåer	186	294	105		
Rissne Tunnelbanedepå	133	121	94	74	95
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	114	163	52	106	124
Övriga specificerade investeringar	766	1 149	1 604	2 171	2 245
Ospecificerade investeringar	1 523	1 083	1 228	1 310	1 309
Totalt	**7 805**	**7 009**	**5 264**	**4 075**	**4 021**

Program Röda linjens uppgradering

Objekt Röda linjens uppgradering omfattar, efter omplaneringen 2019, anskaffning av nya tunnelbanefordon C30, anpassning av Nybodadepån, integration mellan C30 och landbaserad IT.

Under 2021 köptes Bombardier upp av Alstom. Under 2022 väntas serieproduktionen som haft viss eftersläpning under 2021 vara i full gång enligt leveransplan. Under 2022 påbörjas ombyggnationen av verkstaden i Nyboda.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Kistagrenen avser nybyggnation av cirka 8 km spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen som ger kortare restider till boende, arbetsplatser och andra viktiga resmål. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm.

Under första halvan av 2022 kommer Trafikverkets entreprenadarbeten med vägporten på E4 att påbörjas. Upphandling av entreprenad för Helenelund med tillsammans med Sollentuna kommun påbörjas under det första kvartalet 2022. Dessutom pågår under 2022 förberedelser för produktionsstart av bron över Enköpingsvägen och Bällstakopplet.

Program Roslagsbanans utbyggnad

Objektet omfattar dubbelspårsutbyggnad inklusive säkerhetshöjande åtgärder, ny depå i Vallentuna, Vallentunadepån, och upprustning av befintlig depå i Mörby, samt anskaffning av 22 nya fordon (66 vagnar) i syfte att möjliggöra kapacitetsförstärkning för Roslagsbanan. Utöver detta har objektet även omfattat upprustning av befintliga fordon samt bullerskyddsåtgärder. Dessa åtgärder avslutades under 2018 och 2019.

Under första delen av 2022 planeras PTO för de tre första X15p-fordonen vilket innebär att dessa kommer att kunna gå i trafik med resenärer. Samtidigt fortsätter leveransen från Stadler av ytterligare fordon till Vallentunadepån och verifierande tester genomförs av dessa. Vidare kommer planskildheterna vid Frescati respektive Portvägen vid Enebybergs station att byggas. För detta är en trafikavstängning planerad sommaren 2022.

Bussterminal Slussen

En överenskommelse om finansiering av en bussterminallösning för ostsektorn har träffats mellan Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun (LS 1407-0880). Överenskommelsen innebär att två bussterminaler byggs, en vid Slussen i Katarinaberget och en vid Nacka centrum. Bussterminalen i Slussen är planerad att färdigställas under 2025, som del av Stockholms Stads Slussenprojekt. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i Stockholms Stad i början av 2017 och vann laga kraft i början av 2018. Objektet Bussterminal Slussen är baserad på det genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i och i anslutning till Slussen mellan Region Stockholm och Stockholms stad vilket godkändes av Landstingsfullmäktige december 2016. Objektet omfattar därmed total investeringsutgift för bussterminalen, vilken byggs av Stockholms stad som byggherre, samt den ersättningstrafik som under byggtiden följer av detta.

Under 2022 fortsätter Stockholms Stad sina berg- och betongarbeten. Först när dessa arbeten är färdigställda kan Trafikförvaltningens entreprenadarbeten påbörjas.

C20 – uppgradering

Objektet avser uppgradering och modernisering av tunneltåg C20 och kommer att genomföras under perioden 2014 till 2024. Uppgraderingen avser att säkra C20-fordonens planerade livslängd på 30 år och utveckla den funktion som krävs av fordonen för att möta framtida behov och mål för tunnelbanan. Exempelvis förbättras tillgängligheten och av- och påstigning med en förändrad interiör. Mer plats ombord minskar trängsel och underlättar för personer med funktionsnedsättning att resa med tunnelbanan. Ytterligare tillförda investeringar medför att C20 kan integreras med IT-system på landsida. Uppgraderingen bidrar också till att driftsäkerheten säkras samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Serieproduktionen av uppgraderingen beräknas vara uppe i full kapacitet under året. IT-uppkopplingen mellan C20 och landsidan beräknas starta i början på 2022.

Utbyte av hissar och rulltrappor

Objektet avser utbyte av uttjänta hissar och rulltrappor i anslutning till SL:s spårmiljö, främst tunnelbanan, men även på vissa pendeltågsstationer samt Roslagsbanan. Målsättning är att cirka 180 hissar och 170 rulltrappor ska bytas ut inom ramen för uppdraget. Uppdraget är uppdelat i 2 etapper och löper fram till 2025.

Under 2020 upphandlades rulltrappor och hissar och leveranser och installationer planeras i början av 2022. Upphandlingen blev överprövad varför tidplanen har justerats. Arbetet förväntas inledas med stationerna Östermalmstorg, T-centralen och Fridhemsplan. Slutleverans är planerad 2025.

Rissne tunnelbanedepå

Rissnedepån togs i bruk 1975 och det föreligger ett stort investeringsbehov avseende byggnader och infrastruktur i depån för att säkerställa en långsiktigt driftsäker depåfunktion på blå linjen. Som en konsekvens av att nya fordon av typ C30 levereras ska fordon av typen C20 som finns kvar på röda linjen successivt flyttas till depån i Rissne, för att ersätta de äldre Cx-fordon som idag trafikerar den blå linjen. Objektet omfattar om- och tillbyggnad för att anpassas till C20 och C30. Detta innebär en ökad kapacitet gällande uppställning och underhåll, samt saneringsfacilitet.

Ombyggnation av Rissnedepå beräknas att påbörja under Q2 2022 då upphandling inletts under 2021. Viss fördröjning från tilldelning till start av genomförande kommer att ske då projektet anpassas till nya lagregler avseende säkerhet.

Program Bussdepåer

Programmet omfattas av fyra projekt för nybyggnation av bussdepåer; Fredriksdal, Tomteboda, Charlottendal samt Enlunda.

Under sista kvartalet 2022 planeras byggstart för Enlunda som är den sista bussdepån som omfattas av programmet.

Utbyggnad Älvsjö depå

Älvsjö pendeltågsdepå togs i bruk 1968 och har under många år utgjort ett nav i pendeltågstrafiken. Depån har hanterat underhåll av X10-fordon som fasades ut vid årsskiftet 2016/2017. I och med införandet av de nya fordonen X60, behöver depån anpassas för att få rätt funktion och kapacitet. Många av fastighetens konstruktioner och tekniska installationer har nu nått sin tekniska livslängd varför det finns ett behov av en större samordnad upprustning. Utöver detta finns åtgärdsbehov för att uppnå en bättre och säkrare arbetsmiljö.

Under Q3 2022 färdigställs den del av projektet som omfattar nybyggnation av kall- och varmförråd, överliggning för förare, teknikrum och miljöstation. Förutom det sker projektering av bygghandling för spår 1 och spår 2.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Lågfrekvent underhåll för pendeltåg enligt E24 utförs enligt gällande underhållsplan som är angiven av fordonsleverantör samt godkänd av Transportstyrelsen. Om lågfrekvent underhåll ej utförs enligt plan är konsekvensen avställda fordon vilket i sin tur leder till inställd trafikproduktion.

Under 2022 planeras 5-års översyn X60 samt X60B, 6års översyn X60B, 7-års översyn X60, 8-års översyn X60A samt 15 års översyn X60.

Program Saltsjöbanan

Objektet omfattar en utbyggnad med partiella dubbelspår, installation av ATC samt upprustningsåtgärder på hela Saltsjöbanan inklusive Neglingedepån. I detta objekt ingår även bullerskyddsåtgärder utefter Saltsjöbanan.

De under 2021 överklagade detaljplanerna och järnvägsplanerna för mötesspåren i Fisksätra och Tattby beräknas kunna vinna lagakraft under 2022. Detta innebär att upphandling av entreprenad för dessa arbeten kommer att genomföras under 2022 för ett planerat genomförande under 2023. Vidare fortsätter det under 2021 påbörjade arbetet med lokala bullerskyddsåtgärder på fastigheter utefter banan. Även arbetet med åtgärdsvalsstudie för nya fordon fortsätter under 2022.

Planeringen fortsätter också för kommande återläggning av spåranläggningen mellan Henriksdal och Slussen.

5 Verksamhetstal

5.1 Avtal och överenskommelser

Under åren 2022 – 2026 kommer flera stora trafikområden att handlas upp bland andra Tunnelbanan, Tvärbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City, Solna, Sundbyberg och Sollentuna, Handen, Tyresö, Nynäshamn samt Innerstaden och Lidingö. Det innebär en särskild utmaning de närmaste åren att säkerställa resurssättningen för att klara av upphandlingar av flera omfattande trafik- och underhållsavtal. Trafikförvaltningen har möjlighet att genomföra effektiviseringar och se över kravnivåer och ersättningsmodeller inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar av avtal. Resultatet av upphandlingarna kommer att påverka framtida kostnader för köpt trafik och underhåll under lång tid. Ett arbete pågår med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning.

Arbete med upphandlingar och avtal har påverkats av pandemin. Studier inför nya trafikupphandlingar har fått beakta nya förutsättningar och avslutats eller senarelagts, bland annat upphandling av tunnelbanans trafik och flertalet busstrafikavtal.

Ordinarie trafikavtal gällande buss- och lokalbanor inom regionen har under covid-19-pandemin ersatts med tilläggsavtal gentemot befintliga trafikoperatörer för att hantera den del av ordinarie ersättningsmodell som styrs av antalet resenärer inom kollektivtrafiken. Dessa tilläggsavtal är beräknade att ta slut sista december 2021 och ordinarie trafikavtal med tillhörande ersättningsmodell kommer att gälla under 2022. Arbetet med att återgå till ordinarie avtal för buss och lokalbanor innehållande VBP ersättning pågår och hantering av affärsmässiga konsekvenser av det ”nya normala” i avtalsrelationer med leverantörer ses över och kommer att hanteras.
Nya trafikupphandlingar ska genomföras på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt och trafikstarter/andra avtalsstarter ska genomföras med rätt kvalitet från start utan störningar i leveransen.

Tunnelbana
Upphandlingen av kommande tunnelbaneavtal (E40) har förskjutits framåt i tiden efter att marknaden inte bedömdes ha möjlighet att resurs sätta en så omfattande affär under rådande pandemi. I juni månad presenterades en ny tidplan för marknaden och upphandlingsprojektet kommer att starta upp under tredje kvartalet 2021. Upphandlingen är beräknad att avslutas vid årsskiftet 2023-2024.

Buss och lokalbana
Trafiknämnden beslutade i maj 2020 att uppdra åt Transdev Sverige AB att utföra SL-trafiken på Roslagsbanan (E34) samt busstrafiken i Norrort (E35) och Norrtälje (E38).

Besluten överprövades och dom i förvaltningsrätten till trafiknämndens fördel erhölls under december 2020 för E34, E35 och E38. Samtliga upphandlingarna överklagades till Kammarrätten. Prövningstillstånd meddelades för E35 och E38 och dom meddelades i juni 2021, återigen till trafiknämndens fördel. Prövningstillstånd har avslagits för E34 och avtal med vinnande anbudsgivare Transdev har tecknats med driftstart den 15 april 2022. Högsta förvaltningsdomstolen meddelade under juli beslut att inte meddela prövningstillstånd för E35 och E38. Förvaltningens upphandlingar av busstrafik i Norrtälje och Norrort ligger därmed fast. Avtal har tecknats men datum för trafikstarter har ännu inte beslutats.

Tilldelningsbeslut gällande upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36C) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37C) fattades 19 oktober 2021. Upphandlingen blev försenad med anledning av Coronapandemin. Trafikstart planeras april 2023. Tilldelningsbeslutet har överprövats.

Upphandlingen av trafik till Tvärbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårvägcity och Lidingöbanan (E43) och busstrafik till Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42) kommer att startas upp under 2022.

Sjötrafik
Upphandlingen av pendelbåtstrafik djurgårdslinjen (linje 82) har avslutats, tilldelningsbeslut meddelades i maj 2021. Kontrakt har slutits med Djurgårdens Färjetrafik AB och har planerad trafikstart i mars 2022.

Upphandlingen av försökslinje för pendelbåt Värmdö-Stockholm (linje 84) har påbörjats. Minskande resenärsunderlag och därmed biljettintäkter har medfört att de ekonomiska förutsättningarna för linjen har förändrats. En uppdatering av tjänsteutlåtandet för försöklinjen presenterades för trafiknämnden för beslut i maj.

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden. Upphandlingen som påbörjades av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal) pausades temporärt, detta för att under hösten omarbeta förstudien inför upphandlingen. Som en följd av detta har UH2012-avtalen förlängts. Nu har upphandlingsprojektet startat upp igen under namnet UH2024 med preliminär tidplan att första upphandlingen ska annonseras under första kvartalet 2022. Under 2022 kommer även det nya avtalet avseende ordningsvakter att starta.

5.2 Resande kollektivtrafik

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2021	Prognos 2021	Mål 2022	Mål 2023	Mål 2024
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 851	1 859	2 966	1 729	2 306	2 421	2 460
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	5 858	3 168	6 156	3 516	4 571	4 799	4 954

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i högre takt för att nå trafikförvaltningens klimat- och framkomlighetsmål. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna mäts vart fjärde år. Genom att följa antal påstigningar i kollektivtrafiken i förhållande till folkmängden erhålls indikationer om hur benägenheten att resa kollektivt utvecklas.

Målet för resandet var utmanande att nå redan före pandemin och är nu än mer utmanande. Inför 2022 bedöms att en resenär av fem kommer att välja bort kollektivtrafiken, det vill säga att resandet 2022 är 20 procent lägre än 2019. Från 2023 förväntas resandet öka med ytterligare 5 procentenheter till 85 procent för att från och med 2024 öka i linje med den historiska årliga tillväxten om cirka 1,6 procent per år. Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen, takten i länets befolkningsökning ligger inte längre på den höga nivå som den har legat på under senare år, i vilken omfattning kommer resenärerna att återvända till kollektivtrafiken, nya resmönster, kommer det att komma ytterligare vågor av pandemin.

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 i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans, Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta. Flertalet av riskerna kvarstår från förgående verksamhetsår. Några nya risker har identifierats eller omformulerats. Vidare har några risker fått ett minskat riskvärde och därmed är de inte med i denna sammanställning.

Kontroller och åtgärder finns framtagna. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. För de risker som påverkas av covid-19 har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

Trafikförvaltningens analys pekar ut fyra stycken risker som de högst värderade 2022. Den första av dessa är att det finns en risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav. Den andra risken avser risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt. Ytterligare en risk avser att mål om ökad trygghet för resenärer inte förmås uppnås med anledning av pandemin . Slutligen finns risk för antagonistiskt angrepp.

6.2 Regelefterlevnad

Regelefterlevnad

Trafikförvaltningens verksamhet 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.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS).

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer, utvecklingsplaner och förvaltningsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, 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.

Arbetet med att lägga grunden för hållbara lösningar för framtiden och säkerställa att kvalitet och hållbarhet genomsyrar förvaltningens hela verksamhet kommer att fortsätta. Trafikförvaltningen har de senaste åren utvecklat processorienterade arbetssätt och tagit fram en huvudprocesskarta. Trafikförvaltningen kommer under 2022 att utifrån detta arbete inleda planering och förberedelser inför en framtida kvalitetscertifiering ISO 9001 och kommer under året också att genomgå en omcertifiering för ISO 14001.

Säkerhet

Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhets- och säkerhetsarbete är att verksamheten ska arbeta systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och att säkerställa adekvat skydd för förvaltningens information och verksamhet. 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 att etablera ett systematiskt arbete med informationssäkerhet.

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.

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.

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.

Anti-korruption

Inom Region Stockholm finns antagna riktlinjer för antikorruption och representation samt en antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera regionens anti-korruptionspolicy 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 visselblåsartjänst. Den är avsedd för allvarliga oegentligheter/missförhållanden, t.ex. 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”. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget.

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Centrala verktyg i arbetet är styrdokumenten inom området, löpande utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, och stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Risker för oegentligheter och korruption är också ett kontinuerligt prioriteringsområde för trafikförvaltningens internrevision.

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). Under 2022 kommer arbetet med utredningar för att minska klimatpåverkan att fortgå, bland annat genom ökad energieffektivisering i fastighetsbestånd och fordon.

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.

För att minska omgivningspåverkan med buller från spårtrafiken genomförs åtgärdsvals-, inriktnings-, och planeringsstudier för genomförande av åtgärder i enlighet med regionens övergripande mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Arbete fortsätter med att utveckla trafikförvaltningens avtalsuppföljning kopplat till ställda krav i avtal. Underhåll av fordon och infrastruktur är viktigt för att förebygga buller och därför är utvecklad kravställning inom det området ett fokusområde i kommande upphandlingar.

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.

Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. Dessutom ger regionens nya Hållbarhetsstrategi riktning på arbetet även inom social hållbarhet. 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 övergripande av mål i Trafikförsörjningsprogrammet samt av regionens Hållbarhetsstrategi. Trygghetsarbetet kommer även under 2022 att samordnas och utvecklas i projektliknande form men nu under en av FC-aktiviteterna. Effektmålet för uppdraget är att öka tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Förutom styrning med krav, analyser och studier inför upphandlingar, avtalsförvaltning med mera så är det särskilt viktigt att samverka med andra intressenter.

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. Miljö- och hållbarhetsrapporten slås ihop till en gemensam rapport där även förvaltning utbyggd tunnelbanas verksamhet ingår.

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. Särskilt fokus kommer läggas på att utveckla och implementera det strategiska trygghetsarbetet för ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken. Ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ingår också i kvalitativa kundundersökningar, fokusgrupper och analyser. Trafikförvaltningen arbetar med att bredda representationen i medborgardialoger för att få en jämn spridning av deltagare avseende socioekonomisk status, kön, ålder och etnicitet.

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. Trafikförvaltningen arbetar med delaktighet genom att utveckla metodik och rutiner för dialog med barn och barnkonsekvensanalys (en del av social konsekvensanalys) i planerings- och investeringsprocessers tidiga skeden.

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. Genom regelbunden samverkan med funktionshinders- och pensionärsorganisationer prioriteras och säkerställs kvaliteten inom kvarvarande tillgänglighetssatsningar. Tillgänglighetsarbetet följs upp med hjälp av tillgänglighetsdatabasen enligt fastställda kriterier enligt indikator ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”. Samverkan inom förvaltning utbyggd tunnelbana sker med utsedda representanter från funktionshindersorganisationerna i en resursgrupp. Den obligatoriska tillgänglighetsutbildningen för trafikförvaltningens anställda ska utvecklas under 2022 genom e-learning och på så sätt öka utbildningens effektivitet samt minska sårbarhet vad gäller person-väder och lokalberoende. Rampservicemätning kommer att senareläggas till 2023.

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.

7 Bilagor

SL Koncernen

Resultaträkning SL-koncern Mkr*	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Avvikelse BU22 - BU21	Förändring BU22/ BU21
Verksamhetsanslag	9 675	9 902	10 251	348	3,5%
Biljettintäkter	5 455	9 626	9 920	294	3,0%
Uthyrning fordon	1 388	1 370	1 389	19	1,4%
Uthyrning lokaler	859	887	902	15	1,7%
Reklamintäkter	352	360	359	0	-0,1%
Övriga intäkter	3 131	1 086	1 027	-59	-5,5%
Verksamhetens intäkter	**20 860**	**23 231**	**23 848**	**617**	**2,7%**
Personalkostnader	-23	-6	11	16	-281,6%
Köpt trafik	-13 716	-14 544	-15 053	-509	3,5%
Drift och underhåll	-2 446	-2 435	-2 546	-110	4,5%
Övriga kostnader	-2 137	-1 940	-1 910	30	-1,6%
Verksamhetens kostnader	**-18 321**	**-18 925**	**-19 498**	**-573**	**3,0%**
Avskrivningar	-3 164	-3 434	-3 501	-66	1,9%
Finansnetto	-479	-468	-445	23	-4,9%
Resultat	**-1 103**	**404**	**404**	**0**	

**Exklusive den särskilda resultatenheten avseende utbyggd tunnelbana inom moderbolaget (bolag 11) samt dotterbolag för utbyggd tunnelbana (bolag 12).*

Balansräkning	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	60 559	62 078	65 779	68 372	69 295
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	2 944	4 606	3 770	3 880	3 526
- varav kassa och bank	*1 526*	*3 188*	*2 351*	*2 461*	*2 107*
SUMMA TILLGÅNGAR	63 503	66 685	69 549	72 252	72 820
Eget kapital	7 236	3 890	4 294	4 698	5 102
Avsättningar	1 276	967	952	940	925
Skulder	**54 990**	**61 828**	**64 303**	**66 614**	**66 793**
- varav långfristiga skulder	*47 200*	*53 166*	*55 988*	*58 617*	*59 365*
- varav kortfristiga skulder	*7 790*	*8 662*	*8 314*	*7 997*	*7 427*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	63 503	66 685	69 549	72 252	72 820

Investeringar Mkr	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Trafikinvesteringar SL	5 945	7 202	6 411	5 055	4 006	4 019
Totalt investeringar	**5 945**	**7 202**	**6 411**	**5 055**	**4 006**	**4 019**

Priser 2021

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL	Vuxna	Pensionär, student, ungdom
30-dagarsbiljett	970 kr	650 kr
Enkelbiljett		
Reskassa, spärr, automat, app, ombud (kvittopapper), kontaktlöst	39 kr	26 kr
Engångskort, konduktör	54 kr	36 kr
Avgift SL Accesskort (oförändrad)	20 kr	20 kr

Waxholmsbolaget

Resultaträkning WÅAB Mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Avvikelse BU22 - BU21	Förändring BU22/ BU21
Verksamhetsanslag	403	425	447	22	5,2%
Biljettintäkter	52	64	71	7	10,6%
Övriga intäkter	78	175	107	-68	-39,0%
Verksamhetens intäkter	**533**	**664**	**625**	**-39**	**-5,9%**
Personalkostnader	0	-1	0	1	-143,9%
Köpt trafik	-398	-459	-412	46	-10,1%
Drift och underhåll	-85	-131	-128	2	-1,8%
Övriga kostnader	-32	-27	-31	-4	14,4%
Verksamhetens kostnader	**-514**	**-617**	**-571**	**46**	**-7,4%**
Avskrivningar	-56	-45	-47	-2	4,4%
Finansnetto	-2	-2	-2	0	28,3%
Resultat	**-39**	**0**	**4**	**4**	

WÅAB

Balansräkning	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	448	422	461	475	580
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	182	182	182	182	182
- varav kassa och bank	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
SUMMA TILLGÅNGAR	630	604	643	657	762
Eget kapital	127	151	155	159	163
Avsättningar	13	14	13	13	12
Skulder	**490**	**440**	**475**	**485**	**587**
- varav långfristiga skulder	*320*	*269*	*305*	*315*	*417*
- varav kortfristiga skulder	*170*	*170*	*170*	*170*	*170*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	630	604	643	657	762

Investeringar Mkr	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Investeringar WÅAB	25	**86**	63	159	128	74
Totalt investeringar	**25**	**86**	**63**	**159**	**128**	**74**

Priser 2021

Waxholm Ångfartygs AB	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
30-dagarsbiljett	970 kr	650 kr
Ö-kort (avgift per kort och år)	600 kr	600 kr

Mkr	Dnr	Status	Ny-/ersättnings-investering	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2021	Ackumulerad förbrukning tom 2020-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**79 626,9**	**73 634,2**	**30 646,3**	**6 514,1**	**6 046,5**	**7 805,3**	**7 009,3**	**5 264,0**	**4 074,6**	**4 021,4**	**3 325,1**	**3 913,6**	**4 174,0**	**4 717,9**	**4 986,2**
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden[1]							*87,4*	*48,1*	*92,4*		*106,0*	*210,2*	*288,3*	*836,9*	*910,6*	*1 053,2*	*1 455,6*	*1 579,7*
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden[1]							*889,7*		*784,0*	*1 128,4*	*804,0*	*63,0*	*180,0*			*260,0*		
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				50 023,5	48 265,9	30 507,8	6 191,5	5 770,8	7 303,6	6 046,2	3 860,8	2 066,5	2 161,2	1 665,0	1 378,3	1 433,5	1 672,9	1 791,2
varav medfinansiering[1]							*889,7*		*784,0*	*1 128,4*	*804,0*	*63,0*	*74,0*					
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				29 603,4	25 368,3	138,4	322,6	275,8	501,7	963,0	1 403,3	2 008,1	1 860,2	1 660,2	2 535,3	2 740,5	3 045,0	3 195,0
varav medfinansiering[1]							*87,4*	*48,1*	*92,4*		*106,0*	*210,2*	*394,3*	*836,9*	*910,6*	*1 313,2*	*1 455,6*	*1 839,7*
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Nyinvestering	66 262,6	60 105,9	29 109,9	4 432,2	4 119,4	5 290,1	4 673,9	3 251,6	1 717,3	1 734,7	1 510,2	2 072,8	2 048,0	2 576,9	2 833,2
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Ersättningsinv.	13 364,3	13 528,3	1 536,3	2 081,9	1 927,2	2 515,2	2 335,3	2 012,4	2 357,3	2 286,7	1 815,0	1 840,7	2 126,0	2 141,0	2 153,0
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***50 023,5***	***48 265,9***	***30 507,8***	***6 191,5***	***5 770,8***	***7 303,6***	***6 046,2***	***3 860,8***	***2 066,5***	***2 161,2***	***1 665,0***	***1 378,3***	***1 433,5***	***1 672,9***	***1 791,2***
Program Roslagsbanans utbyggnad	RS 2020-0722	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	10 450,0	10 450,0	8 076,3	636,3	680,7	758,2	534,1	386,1	7,4	7,3					
varav medfinansiering[1]							*193,1*		*39,0*	*11,4*								
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	4 010,0	3 909,4	3 218,0	174,1	206,1	186,2	294,2	105,5							
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	439,1	438,6	382,5	30,6	13,6	17,7	25,2								
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	10 710,0	10 710,0	6 110,8	1 527,6	1 073,1	1 178,3	1 367,7	925,9	9,3	45,1					
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	5 580,7	5 541,1	5 516,1	12,6	33,7	30,9									
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	6 521,6	4 936,2	2 274,4	781,3	1 070,7	1 649,9	993,4	416,0	117,2						
varav medfinansiering[1]							*319,8*		*329,0*	*714,0*	*659,0*							
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	1 834,9	1 835,2	1 362,5	68,3	60,7	209,6	15,5	5,1	12,8	157,3	11,3				
varav medfinansiering[1]							*30,0*		*62,0*	*17,0*	*2,0*		*74,0*					
Bussterminal Slussen	RS 2020-0720	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	3 388,0	3 388,0	1 637,7	631,4	489,1	552,3	505,2	158,8	44,9						
varav medfinansiering[1]							*326,8*		*354,0*	*386,0*	*133,0*	*25,0*						
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	234,5	234,5	20,4	38,9	13,0	40,3	90,7	48,0	22,0						
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	400,8	400,9	336,4	30,4	47,6	16,8									
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	1 453,1	1 453,2	508,2	351,3	220,4	312,4	412,1								
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	132,0	132,0	41,9	32,0	26,4	49,6	14,0								
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	150,0	150,0	1,7	23,2	10,7	52,8	67,4	17,4							
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	1 494,1	1 500,0	685,9	191,7	109,1	194,9	205,9	137,7	160,2	0,5					
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	631,9	631,9	37,4	183,1	76,9	133,3	120,8	94,5	73,8	95,3					
Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	182,0	182,0	60,2	77,0	100,7	20,6	0,5								
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen	SL 2013-1569	Genomförande	Ersättningsinv.	1 012,0	1 026,2	66,9	82,6	43,3	71,0	77,4	149,5	189,4	414,5					
varav medfinansiering[1]											*10,0*	*38,0*						
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Genomförande	Ersättningsinv.	864,6	865,0	66,8	140,6	154,0	227,3	165,6	150,8	61,5	38,7					
Livstidsförlängning gröna linjen trafikstyrningssystem	RS 2020-0721	Genomförande	Nyinvestering	411,6	411,7	64,4	76,0	55,6	64,7	37,6	37,5	57,8	93,9					
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	122,7	70,0	39,2	15,5	33,5	14,0	36,0								
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering				242,0	207,9	262,7	366,8	328,7	246,6	241,8	179,9	80,2	40,2	36,2	41,2
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.				844,9	1 043,9	1 260,3	716,1	899,3	1 063,5	1 066,9	1 473,7	1 298,1	1 393,3	1 636,7	1 750,0
varav medfinansiering[1]							*20,0*											
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***2 735,5***	***2 644,4***	***52,9***	***112,1***	***56,5***	***111,8***	***316,5***	***621,2***	***651,2***	***648,7***	***110,0***	***76,7***	***50,0***	***40,0***	
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	212,2	120,0	12,1	1,5	3,1	3,2	3,1	57,7	59,0	74,1					
varav medfinansiering[1]													*106,0*					
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	520,0	520,0	9,2	2,7	2,7	2,7	16,7	100,0	100,0	202,0	60,0	26,7			
varav medfinansiering[1]																*260,0*		
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	RS 2020-0721	Planering	Nyinvestering	588,0	588,3	7,6	64,0	15,0	68,5	141,5	158,6	174,5	22,4					
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	SL 2016-0911	Planering	Ersättningsinv.	851,3	852,2	1,6	19,6	24,1	14,4	127,4	198,2	203,6	282,0					
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	225,0	225,0	13,5	8,4	10,9	19,4	22,2	76,6	64,2	18,2					
varav medfinansiering[1]																		
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	338,9	338,9	8,9	16,0	0,8	3,7	5,5	30,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	40,0	
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***25 476,2***	***21 532,2***	***84,0***	***205,5***	***219,2***	***389,9***	***544,6***	***677,1***	***1 233,9***	***1 199,9***	***1 373,3***	***2 086,1***	***2 264,6***	***2 931,7***	***3 195,0***
Hässelbygrenen	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	306,6		2,6		0,9	15,0	33,4	91,3	94,0	68,1	1,3				
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	376,6	475,0	1,7	5,5	11,7	78,1	123,1	109,3	52,8						
Spårväg Syd		Inriktning	Nyinvestering	5 393,6	5 242,0	48,8	50,0	65,7	67,0		105,7	214,4	218,7	618,6	693,8	674,8	694,4	724,3
varav medfinansiering[1]							*45,2*	*48,1*	*49,0*		*106,0*	*210,2*	*178,1*	*566,2*	*634,6*	*636,7*	*613,7*	*613,9*
Roslagsbanan till City		Inriktning	Nyinvestering	9 682,0	9 014,0	23,4	50,0	65,7	67,0				111,2	338,9	345,7	533,4	1 099,8	1 273,7
varav medfinansiering[1]							*42,2*		*43,4*				*110,2*	*270,6*	*276,0*	*416,5*	*841,9*	*965,7*
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	1 600,0	1 600,0		*4,0*	3,7	5,2	37,5	72,7	104,6	85,0	84,0	184,1	231,5	231,5	294,0
Framtida trafikstyrningssystem	TN 2018-1381	Inriktning	Nyinvestering	2 258,0		6,1			11,0	20,0	11,0	11,0	24,0	100,0	615,0	445,0	515,0	499,9
Saltsjöbanan FUT			Nyinvestering	1 360,0					20,0	99,5	220,0	360,0	440,5	99,5	120,5			
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	1 773,2	2 815,0	1,5	11,0	4,9										
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	1 760,0	1 760,0		7,0		3,0	8,0	13,0	23,0	128,0	131,0	127,0	380,0	391,0	403,0
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60			Ersättningsinv.	626,2	626,2		78,0	66,7	113,7	163,1	52,1	106,1	124,5					
Roslagsbanan ersättning X10p			Ersättningsinv.	340,0					10,0	60,0	2,0	268,0						
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***1 391,6***	***1 191,7***	***1,6***	***5,0***			***102,0***	***105,0***	***123,0***	***11,6***	***176,9***	***372,5***	***425,8***	***73,3***	
Livscykelåtgärder pendeltåg			Ersättningsinv.	200,0						100,0	100,0							
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	900,6	900,6									159,0	365,7	302,7	73,3	
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	291,0	291,0	1,6	5,0			2,0	5,0	123,0	11,6	17,9	6,8	123,1		

Region Stockholm

FUT 2021-1112
RS 2021-0685

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsplan 2022

ÅR 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar 3

2 Övergripande om nämnden/bolaget 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Ledning, styrning och uppföljning 9

3 Mål och uppdrag 11
3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 11
3.2 En hållbar regional utveckling 13
3.3 Hållbar arbetsgivare 21

4 Ekonomi 24
4.1 Resultatbudget 24
4.2 Balansräkning 27
4.3 Investeringar 28

5 Verksamhetstal 40
5.1 Avtal och överenskommelser 40

6 Intern kontroll och regelefterlevnad 41
6.1 Resultat och analys från riskbedömningen 41
6.2 Regelefterlevnad 42

1 Förvaltningschefens kommentar

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Region Stockholm har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Under år 2017 fattades ytterligare beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen, som berör utbyggnad av tunnelbanan i form av station Södra Hagalund samt utbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet bygger huvudsakligen på dessa överenskommelser. Den partfinansierade utbyggnaden av Stockholms tunnelbana ger länet möjlighet att växa hållbart och dess innevånare förutsättningar att resa klimatsmart.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att förskottera totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga projektstart av Tunnelbana till Älvsjö inom ramen för Sverigeförhandlingen. Förvaltningen är i ett planeringsskede av projektet med målet att kunna besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022. Tunnelbana till Älvsjö har under arbetet med lokaliseringsutredningen varit organiserad som en del av avdelning planering. I samband med att arbetet under 2022 övergår till att omfatta planläggning och projektering bildas en ny avdelning väst.

Efter att förvaltningen under hösten 2019 genomfört en kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna, tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby konstaterades att kostnadsbedömningen var drygt 9 miljarder kronor högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal genomförts mellan parterna för att komma fram till hur kostnads-ökningarna kan hanteras. En överenskommelse har nåtts om hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad i och kring Stockholm ska finansieras. Överenskommelsen innebär att de tillkommande kostnaderna ska fördelas mellan parterna med 4 miljarder kronor för staten. Regionens andel ska vara cirka 3 miljarder kronor och kommunernas sammantagna andel ska vara cirka 2,3 miljarder kronor. Överenskommelsen har fastställts av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Regionfullmäktige fattade beslut om tilläggsavtalet den 8 juni. Överenskommelsen gäller under förutsättning att den godkänns av regeringen. Förvaltningen har ett förankrat arbetssätt med stärkt uppföljning, styrning och återapportering till parterna.

Förvaltningen är för stora delar av verksamheten i ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras, men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen har lyckats väl med rekrytering av kompetenta medarbetare och är därmed bemannade för alla de entreprenader som pågår.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Förvaltningen arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafikanläggningar som inte ingår i Stockholmsförhandlingen, men som behöver omformas eller byggas ut för att

kollektivtrafiksystemet ska fungera på ett bra sätt. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar. Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

Angränsande anläggningar och projekt innebär ett stort behov av samordning med andra aktörer. Ett exempel är de korsningspunkter som finns med Trafikverkets anläggningar. Andra korsningspunkter finns även med andra infrastrukturägare. Konsekvensen av detta är att förvaltningen inte alltid har full rådighet över valda lösningar, varför ett nära samarbete med externa parter är av mycket stor vikt.

Förvaltningens fokus är framdrift i planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Förvaltningen har inget driftsansvar utan fokuserar uteslutande på att genomföra beslutade infrastrukturinvesteringar. Detta medför att kulturen är innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande. Att uppdragen dessutom är partfinansierade genererar att förvaltningen får mycket input från många olika parter vilket skapar en dynamisk verksamhet. Förvaltningen samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Förvaltningen samverkar, delar resurser och eftersträvar att skapa effektivitet i såväl arbetssätt som i den slutliga anläggningen.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker exempelvis genom leverantörsdagar, nyhetsbrev och webbsida med svensk och engelsk information. På webbsidan finns förvaltningens upphandlingstidplan som uppdateras löpande med information om pågående och kommande upphandlingar.

Risker i form av ändrad tillämpning av lagstiftning kan ge omfattande konsekvenser på tid och kostnad. En tydlig sådan risk är den tolkning av lagstiftningen vid klassning av entreprenadberg som görs av myndigheter. I förvaltningens masshanteringsplaner är inriktningen att använda entreprenadberg lokalt inom bland annat närliggande exploateringsprojekt. Myndigheters klassning av entreprenadberg som avfall i stället för användbar biprodukt innebär en risk att berget behöver transporteras långa sträckor vilket ger stora konsekvenser på tid, kostnad och miljö.

Den 6 juli avvisade Mark- och miljööverdomstolen Cementas ansökan om täkttillstånd vid Slite på Gotland. Domen bedöms få mycket stor påverkan på tillgången till cement för projekt inom Sverige. Förvaltningen har översiktligt analyserat detta och dragit slutsatsen att utbyggnaden av tunnelbanan påverkas på samma sätt som övriga branschen. Förvaltningen kommer att behöva samarbeta tätt med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna av ett stopp av cementleveranser från Slite. Under novembermeddelade regeringen att kalkbrytning får fortsätta fram till 31 december 2022, vilket är positivt för förvaltningens fortsatta arbete. Detta beslut är dock stor risk

för att det överprövas.

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen anställda medarbetare.

Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i första hand ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Ett krav är att samtliga chefer ska vara anställda.

2 Övergripande om nämnden/bolaget

2.1 Verksamhetsfakta

Förvaltningens uppdrag är att genomföra en utbyggnad av tunnelbanan inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen 2013 samt station Södra Hagalund inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det innebär en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje från Akalla till Barkarby station och från Kungsträdgården till Nacka och Söderort. Men också bygget av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden som kopplas ihop med befintlig grön linje. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation. Dessutom är vårt uppdrag att se till att det finns tillräckligt med depåkapacitet och fordon till trafikstart. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande för kommunerna.

Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar förutom ny tunnelbanestation vid Hagalund, Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer. Den 25 september 2018 beslutade trafiknämnden om fördelning av ansvar. Förvaltning för utbyggd tunnelbana fick då ansvar för genomförandet av objekt utbyggd tunnelbana till Älvsjö. En överenskommelse om tidigareläggning träffades den 10 oktober 2019 mellan regionen och Stockholms stad. Detta innebär att projektstart tidigarelades till 2020.



Spårlinjekartan visar den planerade utbyggnaden.

Organisation

Förvaltningen rapporterar till två partsammansatta *styrelsen*, en för projekten inom Stockholmsöverenskommelsen och en för de inom Sverigeöverenskommelsen.

Inom Region Stockholm rapporterar förvaltningen till trafiknämnden.

För projekten inom Stockholmsförhandlingen finns en partsammansatt *styrgrupp* för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som har tillsatts för att stödja förvaltningens arbete. Regionen leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemannarepresentanter.

För respektive projekt inom Stockholmsförhandlingen finns därutöver en partssammansatt *delprojektstyrelse*. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighetsbeslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling.

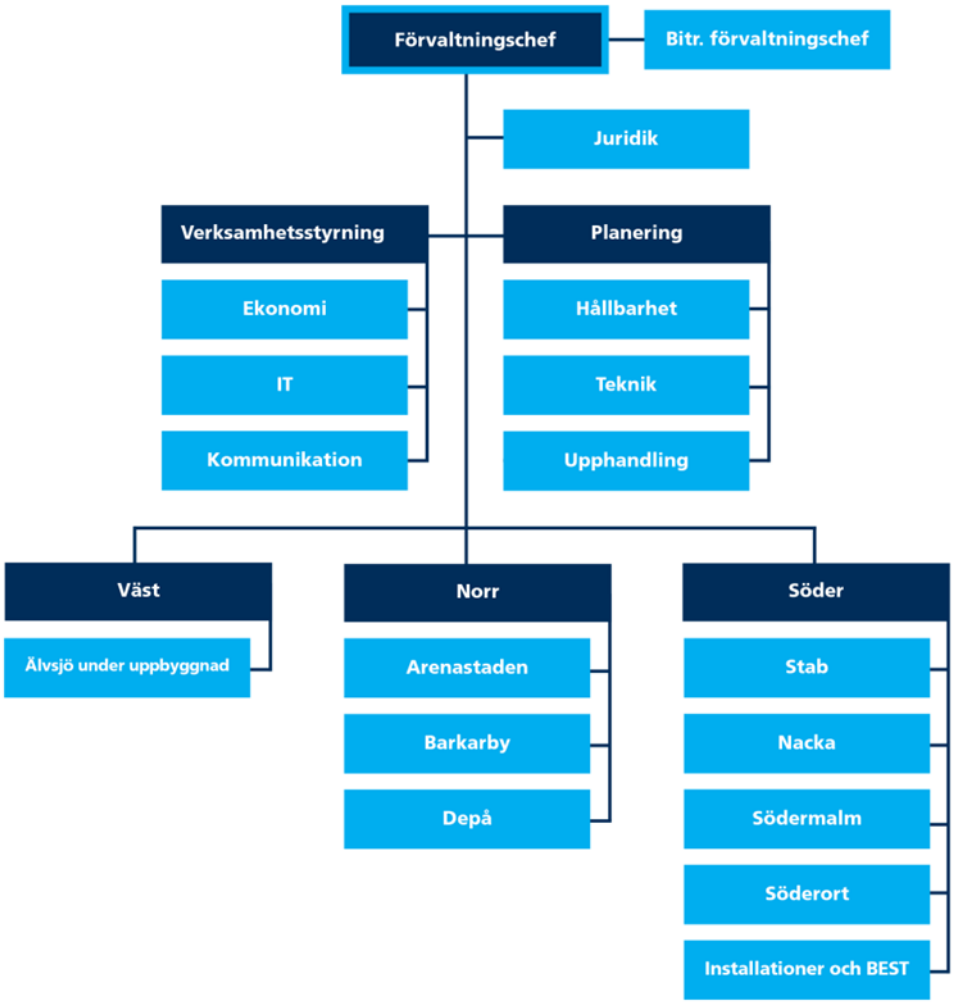
Depå och fordon finansieras i sin helhet av regionen och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen finns en motsvarande partssammansatt grupp som där kallas *projektstyrelse*.

Förvaltningen består från 2022 av fem avdelningar; verksamhetsstyrning, planering, söder, norr och den nyinrättade avdelningen väst. Då projektet tunnelbana till Älvsjö går in i en ny planeringsfas är det dags att lyfta ur projektet till en egen avdelning. Rekrytering av avdelningschef har inletts.

Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med respektive avdelningschefer. En juridikenhet ligger direkt underställd förvaltningschefen. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer.

Projektcheferna under projektavdelningarna söder och norr ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer under stabsavdelningarna verksamhetsstyrning och planering ansvarar för styrning samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef. Från och med hösten 2019 finns en fjärde projektchef under avdelning söder med ansvar för installationer och BEST.



Organisationsschemat visar förvaltningens avdelningar och projekt/enheter samt rapporteringsvägar.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en *ledningsgrupp* som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. I ledningsgruppen ingår samtliga avdelningschefer. Chefen för avdelning planering är även biträdande förvaltningschef.

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen en *styrgrupp för projektering och produktion*. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa besluten finns samordningsgrupper, *Bygg, Installation, BEST, Anläggning* samt *Överlämning*. Samordningsgrupperna hanterar frågor relaterade till projektering, produktion och överlämning. Här sitter representanter som kan bereda frågor som behöver lyftas på en projektövergripande nivå, till i första hand styrgrupp projektering och produktion.

Förvaltningen har en tydlig process för framtagande och fastställande av styrande dokument som tas fram inom förvaltningen. Påverkar dokumentet fler än en avdelning och eller enhet ska dessa alltid föredras och förankras inom styrgrupp för projektering

och produktion.

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den *samordnande ledningsgruppen* där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas månadsvis för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en *beredningsgrupp* med deltagare från de båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat avdelningschef för norr och söder samt teknisk chef.

2.2 Ledning, styrning och uppföljning

Ledning och styrning

Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i *Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm*. I samband med arbetet med underlag till budget ser ledningsgruppen över strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen. Syftet med strategiska områden är att beskriva vad förvaltningen vill fokusera på under de närmaste åren.

I Region Stockholms budget fastställer regionfullmäktige vision, inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, nämndspecifika mål och indikatorer som mäter måluppfyllelsen. De strategiska områdena tas fram för att aktivt bidra till regionens mål. Förvaltningens verksamhetsplan, avdelningsspecifika verksamhetsplaner, målkarta och plan för internkontroll innehåller för sin del aktiviteter på ett års sikt.

Tabellen nedan visar hur förvaltningens strategiska områden och mål kopplar till regionens mål:

Regionfullmäktiges mål	Verksamhets-/nämndspecifika mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Ett resultat i balans	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Hållbar investeringsutveckling	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
En hållbar regional utveckling	Kärnverksamheten ska prioriteras	Befintligt uppdrag	Tid/Leverans i tid
En hållbar regional utveckling	Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt	Befintligt uppdrag	Mottagare/Nöjda berörda och uppdragsgivare
En hållbar regional utveckling	Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholms verksamheter är resilienta	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från	Nytt uppdrag	Mottagare/Nöjda berörda och uppdragsgivare

Regionfullmäktiges mål	Verksamhets-/nämndspecifika mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
	transporter minskar		
Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare	Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare/Attraktiv arbetsgivare

För varje område och mål finns framtagna indikatorer, vilka beskrivs närmare under respektive mål i kapitel 3. Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll. Målen visualiseras i en målkarta.

För att mål, indikatorer och riskarbete ska vara väl förankrade med förvaltningens medarbetare startar arbetet med verksamhetsplanering redan under våren. Medarbetare ges möjlighet att ge inspel till både målkarta och internkontrollplan. Under hösten utvärderas inkomna svar på medarbetarenkäten och handlingsplaner tas fram som fångar upp utvecklingsområden för kommande år.

Avdelningarna tar därefter fram aktiviteter som kopplar till fullmäktiges mål och indikatorer, målkarta, internkontrollplan samt till de strategiska områdena.

Uppföljning

Förvaltningen följer de cykler som Region Stockholm fastställt avseende uppföljning och rapportering med månadsrapporter, tertialrapport 1, tertial 2 med delårsbokslut och verksamhetsberättelse med årsbokslut. Förvaltningen rapporterar även kontinuerligt till de partsammansatta styrelserna genom styrelserapporter tertialvis och löpande rapportering i samband med styrelsemöten.

3 Mål och uppdrag

3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

3.1.1 Ett resultat i balans

Förvaltningen ska årligen redovisa ett nollresultat för förvaltningsdelen. Förvaltningen erhåller ett anslag som ska täcka de räntekostnader som belastar förvaltningen för upptagande av lån som täcker Region Stockholms finansieringsdel i överenskommelsen. Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya tunnelbanan AB som visas i resultaträkningen påverkas av Region Stockholms andel av kostnaderna som enligt redovisningsreglering inte kan lösas upp i likhet med regionexterna bidrag och eventuell mellanskillnad mellan anslag och koncernintern ränta. För att efterleva redovisningsregler måste avvikelser redovisas.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett löpande arbete med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda.

Regionfullmäktige har beslutat om ett uppdrag till alla förvaltningar och bolag inom Region Stockholm som avser kostnadssänkande åtgärder med anledning av erfarenheter av nya arbetssätt under pandemin.

Förvaltningen har precis som resten av samhället dragit lärdomar av pandemin. Den digitala utvecklingen har påskyndats och erfarenheten är att många möten kan genomföras digitalt. En nackdel är en ökad risk för en försämrad psykosocial arbetsmiljö när människor inte har träffats lika ofta och inte heller delat kunskap med varandra i samma utsträckning vilket riskerar att minska innovationskraften. Pandemin har ställt större krav på både chefer och medarbetare att ha en mer kontinuerlig dialog och tillgänglighet, om än på distans. Inom förvaltningen finns också lärdomar kring arbetssätt för konferenser och liknande.

De åtgärder som genomförts för att förbättra möteseffektiviteten och skapa kvalitativa digitala möten är bland annat utbildningsinsatser i Teams, dialog och mätningar hur arbetsmiljön upplevs under pandemin. Förvaltningen har små kontorsytor i relation till antalet medarbetare och införde redan 2018 flexarbetsplatser för i princip samtliga arbetsplatser.

Oavsett om andelen medarbetare i framtiden kommer att arbeta mer på distans, kommer dagens kontorsytor att behövas framförallt för att nyttjas som mötes- och konferensrum. En stor del av förvaltningens verksamhet består av byggprojekt vilket i mindre utsträckning påverkas av förändrade arbetssätt.

Regionfullmäktige har gett i uppdrag till trafiknämnden att säkra kostnadskontrollen, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande avseende såväl administration som verksamhet.

Utbyggnaden av nya tunnelbanan är partfinansierad och den största delen verksamheten är finansierad av regionexterna parter. Kostnadsbedömningar utöver

beslutat avtal behöver därför kommuniceras och förhandlas med parterna i överenskommelsen vilket betyder att förändrade ekonomiska förutsättningar ska vara finansierade.

Förvaltningen arbetar aktivt för att stärka prognossäkerheten genom fokus på vikten av bra prognoser och kopplingen till förvaltningens betalplan och likviditetsprognoser. Under 2021 har en riktlinje för prognos och budget tagits fram och implementering och fortsatt arbete med prognossäkerhet kommer att fortgå under 2022.

Förvaltningens byggherrekostnader som innefattar allt förutom byggande är i fokus och målet är att dessa inte ska överskrida nyckeltalet om 31,7 procent. Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig i. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Se vidare under indikatorn Kärnverksamheten ska prioriteras.

Förvaltningen har de senaste året arbetat med att ytterligare kvalitetssäkra entreprenadupphandlingar med tydliga rutiner och mallar för olika slags upphandlingar. Detta har lett till en tydlighet för leverantörer vilket ökar intresset att lämna anbud och minskar risken för överprövningar. Tillsammans med en aktiv dialog med marknaden har det lett till god konkurrens och bra anbud inom berg- och anläggningsentreprenaderna. Nu pågår motsvarande arbete med kvalitetssäkring inför upphandlingar av bygg, installationer och BEST under 2022.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav	Regionfullmäktige		

Uppdrag	Beslutat av	Status
Säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande	Regionfullmäktige	

3.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Totalkostnaden för ett byggprojekt består till största delen av själva produktionskostnaden. Utöver detta finns byggherrekostnader som behövs för att bygget ska komma till stånd. Detta rör både köpta tjänster och den egna organisationen och innefattar exempelvis projektering, planläggning, miljötillstånd, styrning och uppföljning. I andra större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är byggherrekostnadsandelen i storleksordningen såsom förvaltningens mätetal har satts. I dagens infrastrukturprojekt är det många krav som ska samordnas mellan alla de inblandade parterna. Förvaltningen arbetar därför aktivt för att löpande effektivisera detta arbete för att på så sätt hålla byggherrekostnaderna så låga som möjligt.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens förestående upphandlingar genomför förvaltningen

leverantörsdagar för att locka så många anbudsgivare som möjligt till förvaltningens upphandlingar.

Förvaltningen presenterar på webbsidan nyatunnelbanan.se en upphandlingstidplan för samtliga kommande upphandlingar och uppskattade tider för genomförande av dessa. Uppdatering av upphandlingstidplan görs varannan månad eller oftare om behov finns. Ytterligare ett sätt att marknadsföra kommande upphandlingar är genom kvartalsvisa nyhetsbrev till leverantörer som även är översatt till engelska. Utöver det görs ett aktivt medierarbete riktat mot branschtidningar, information via LinkedIn, Facebook samt dialog med entreprenörer.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Minst tre anbud per entreprenadupphandling	Nämnd	>=3st	
Prognos för total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016 ska inte överskridas mot total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016, exklusive riskutfall	Nämnd	<=0%	
100 procent av avsteg från anläggnings- och genomförandekrav enligt kravdatabasen Polarion ska hanteras.	Nämnd	100%	
Aktuell prognos ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med årsprognos, exkl. jämförande störande poster.	Nämnd	<=5%	
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl	Regionfullmäktige		100%
2 av utbyggnadsprojekten ska ha en överenskommen överlämningsplan.	Nämnd	2st	
Samtliga ärende i TF:s och FUT:s gemensamma ärendehanteringssystem ska under året hanterats genom svar eller åtgärd.	Nämnd	100%	

3.2 En hållbar regional utveckling

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

Förvaltningen arbetar med målet genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva, trygga och säkra och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god.

Uppdraget för förvaltningen avseende Sverigeförhandlingen innebär att trafiknämnden ska återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för tunnelbana till Älvsjö.

För tunnelbana till Älvsjö inleddes under 2020 arbete med att utreda projektets lokalisering. Arbetet görs med hjälp av avropade utredningsorganisationer. Det första

skedet i ett sådant arbete handlar om att ta in förutsättningar för lokaliseringen så som uppgifter kring natur- och kulturmiljö, socioekonomi, berg- och geoteknik och befintliga anläggningar. Detta sker inom ett utredningsområde som avgränsats för projektet. I november år 2021 slutfördes lokaliseringsutredningen med ett förordat alternativ som lades fram till trafiknämnden för beslut. Med utgångspunkt i valt lokaliseringsalternativ fortsätter projektet från år 2022 med att fördjupa detaljeringen i utformning med målsättning att mot slutet av år 2023 kunna låsa anläggningen. Arbete med genomförandeavtal med Stockholms stad pågår och kommer att slutföras i samband med att anläggningens utformning och entréernas placering klarläggs inom projekteringen.

Uppdrag	Beslutat av	Status
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	Regionfullmäktige	▶

3.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

I takt med att utbyggnaden kommit igång så har störningarna från verksamheten ökat i anslutning till byggplatserna. Under 2022 kommer det öka än mer då fler tunnelfronter börjar drivas. Förvaltningen har vid det här laget en robust organisation både i projekt och i form av övergripande stödfunktioner för att kunna hantera frågor som rör omgivningspåverkan. Planering och utförande av besiktningar och vibrations- och bullermätningar fortsätter att följa produktionstidplanerna. Under 2022 kommer ärendehanteringen att öka i form av störnings- och skadeanmälningar. Handläggare i projekt har upparbetade rutiner för att bemöta dessa korrekt och genomföra handläggning i den omfattning som ärendet kräver. Ärenden där erbjudande om tillfällig vistelse kommer att öka och användningen av anordnade lägenhetshotell och liknande kommer att användas i större utsträckning. Utbyggnaden kommer att störa människor i omgivningen. Hur mycket är reglerat i projektens tillståndsvillkor. Förvaltningen kommer ha ett stort fokus på att säkerställa att villkoren innehålls avseende störningsnivåer. Ett viktigt redskap för att få en bra start på ett sådant arbete i entreprenaderna är entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner för genomförandet. Förvaltningen kommer därför att fortsatt ha fokus på att dessa uppfyller våra krav innan störande verksamhet påbörjas.

Kommunikationsarbetet för att skapa acceptans för utbyggnaden och de störningar den medför pågår löpande i samtliga projekt. Det sker genom en kombination av aktiviteter i flera kanaler. Förvaltningen har fortsatt det omfattande arbetet för att säkerställa att berörda nås av information i tillräckligt hög utsträckning. Mätmetoder har utvecklats så att flera målgrupper kan tillfrågas, i flera kanaler, vid flera tillfällen under året.

Under 2021 har förvaltningen arbetat med att förtydliga riktlinjer utifrån tillgänglighetskrav på externa webbplatser.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
85 procent positiva/neutrala inslag i media.	Nämnd	85%	

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%
Informationsindex - berörda som anger att de fått information	Nämnd	>70	
100 procent av entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner ska vara godkända av projektledningen innan aktuella störande arbeten påbörjas.	Nämnd	100%	

3.2.3 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Under slutet av 2021 beslutar regionen om ny policy och strategi inom hållbarhet, inklusive klimat. Denna kommer ersätta miljöpolitiska programmet som angav att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas. Den nya strategin har fortsatt fokus på att minska klimatpåverkan från regionens verksamhet vilket går väl i linje med förvaltningens inarbetade arbetssätt för att minska klimatpåverkan under genomförandet av utbyggnaden.

Förvaltningen har en målsättning inom klimatområdet som innebär att samtliga projekts klimatpåverkan ska reduceras med 25 procent under genomförandet av utbyggnaden. Detta mål följs upp under 2022 genom att fokusera på de uppstartade entreprenadernas specifika målsättning, vilket är ett krav i förvaltningens upphandlingar, samt vilka åtgärder som implementeras i produktionen. Under 2022 är planen att merparten av klimatåtgärder från planering och projektering kan sammanställas och utvärderas. Samtidigt kommer de första entreprenaderna med upphandlingskrav inom klimatbegränsande aktiviteter att vara genomförda. Resultaten för dessa kommer vara en viktig pusselbit i arbetet med målsättning och eventuella revideringar i arbetssätt för projekt Älvsjö-Fridhemsplan.

Förvaltningens målsättning avseende klimat är satt på en nivå som erfarenhetsmässigt i liknande projekt inom branschen inte är kostnadsdrivande utan går hand i hand med kostnadsbesparingar i form av optimeringar och hållbara material- och produktval. Förvaltningens arbetssätt inom klimatfrågan bedöms bidra starkt till en kunskapsökning inom både konsult-, beställar- och entreprenörsverksamheten vilket bedöms vara en nyckel till att nå framtida nollutsläppsmål.

Genom workshops sätts mål på reducering tillsammans med entreprenörer för att se över förbättringsåtgärder vad gäller klimatpåverkan i produktionen. Klimatkalkyler från projektering kommer kompletteras med faktiskt utfall från produktionsskedet. Under 2021 har fler och fler entreprenörer föreslagit både omfattande och innovativa förslag på optimeringar och klimatbesparande åtgärder vilka inte alltid är möjliga att genomföra i ett så sent skede. Under 2022 kommer förvaltningen att behöva arbeta mer aktivt med att utvärdera dessa förslag utifrån möjliga besparingar och påverkan på

perspektiven kostnad, kvalitet och klimat.

Erfarenhet visar att viktiga reduceringsåtgärder avseende klimatpåverkan bör göras tidigt i projekten. Med anledning av detta så ingår klimatbelastning som en faktor vid val av lokalisering för tunnelbana till Älvsjö. Klimatbelastningen från detta projekt ska, likt de övriga projekten, minska med minst 25 procent under projektets genomförande. Lokaliseringsutredningens resultat indikerar potential att nå ännu större minskningar. Under 2022 kommer förslag på åtgärder utvärderas och vägas mot kostnad och kvalitet. Dessa beslut blir sedan styrande för det fortsatta arbetet med detaljerad projektering.

Förvaltningen kommer att använda vissa typer av bilar för transporter till och på byggarbetsplatser när arbetet alltmer går in i ett byggskede. Flertalet av dessa bilar kommer inte att kunna drivas av förnybar energi eftersom bilar som ska transporteras i tunnlar har höga säkerhetskrav som bara vissa typer av dieselbilar uppfyller. Förvaltningen använder det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där miljöperspektivet har beaktats.

Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag. Region Stockholms totala mätning av klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser kalkyleras och rapporteras av regionledningskontoret för koncernen som helhet.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	Regionfullmäktige		>=-35%
Andelen utbyggnadsprojekt inom tunnelbanan med mål om att minska klimatpåverkan med minst 25 %	Regionfullmäktige		
Samtliga uppstartade entreprenader med krav på systematiskt klimatarbete har planerat för eller genomfört 100 procent av de prioriterade åtgärderna.	Nämnd	100%	

3.2.4 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta

Inom bygg- och anläggningsbranschen sker många olyckor, ibland med dödlig utgång. Förvaltningens mål är att arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna genom hela projektets livslängd för att kunna uppnå nollvisionen avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor.

Förvaltningen har en upprättad arbetsmiljöstrategi med tydliga krav för hur projekten ska arbeta systematiskt och proaktivt med arbetsmiljöfrågor under planerings- och byggskedet. Arbetsmiljöstrategin tydliggör vikten av att bland annat ta fram rutiner för kontinuerliga förbättringar i arbetsmiljöarbetet samt följa upp vilken effekt olika åtgärder ger. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud utreds och rapporteras internt och till berörda myndigheter.

Ju fler vi blir på våra arbetsplatser desto större blir risken att råka ut för skador eller tillbud vilket även syns i statistiken. Därför är det viktigt att vi på arbetsplatserna

fortsätter det viktiga proaktiva arbetet med att skapa rätt förutsättningar för att arbeta säkert och delta aktivt i våra entreprenörers planering och riskbedömning av kommande arbetsmoment. Arbetsmiljöspecialisterna inom förvaltningen som nu finns på alla projekt är oerhört viktiga för att det arbetet ska fungera.

Då förvaltningen nu är inne i ett byggskede har ledningen stärkt arbetet med arbetsmiljö. Med denna satsning stärks förvaltningens målsättning att det inte ska inträffa några allvarliga olyckor på våra arbetsplatser. Det innebär att;

- Vi påverkar säkerheten genom att skapa rätt förutsättningar.
- Vi jobbar i nära samverkan med våra projektörer och entreprenörer när det gäller planering och säkert utförande.
- Vi lär av de tillbud och olyckor som inträffar och agerar för att de inte ska upprepas.

Som en del i att nå vårt mål att inte ha några allvarliga arbetsplatsolyckor har förvaltningens ledning tagit beslut om en intensifierad satsning på arbetsmiljöarbete. Färdplanen som beskriver förvaltningens väg mot noll olyckor förtydligar att;

FUT är en professionell beställare som tar ansvar för att skapa rätt förutsättningar för säkra och hälsosamma arbetsplatser

- Vi sätter säkerheten först och agerar enligt våra värderingar.
- Vi ställer krav som skapar bra förutsättningar för hälsosamma och säkra arbetsplatser.
- Vi efterfrågar och är med och utvecklar arbetssätt och tekniska lösningar som främjar hälsa och säkerhet samt leder till en utveckling i branschen.
- Alla har ett ansvar för arbetsmiljön, alla kan påverka – det börjar med dig och mig.

Ett antal utvecklingsaktiviteter relaterat till ovanstående punkter är beslutade och några av dem även påbörjade. Aktiviteter som syftar till att förstärka kultur, öka kompetens, tydliggöra organisation samt jobba med arbetssätt för kontroll och uppföljning. En nybildad styrgrupp inom förvaltningen bestående av avdelningscheferna för avdelning norr och söder samt förvaltningens arbetsmiljöstrateg har regelbundna planeringsmöten för att hålla högt tempo i färdplanen. Arbetet kommer att fortgå under 2022.

Under 2021 stärktes arbetet med revisioner. Ett nätverk bildades och inför varje år tas ett revisionsprogram fram. Revisioner genomförs både på projektens entreprenörer samt förvaltningens interna arbetssätt. Syftet är att avvikelser och observationer identifieras och tas om hand.

Under 2021 genomförde regionrevisorerna en revision inom regionen för att utreda arbetet med klimatanpassning inom verksamheterna. Revisionen slår fast att det har saknats övergripande styrning inom regionen men att aktiviteter för att anpassa verksamheterna har genomförts. Klimat- risk- och sårbarhetsanalyser har genomförts men resultatet har inte tidigare berört eller delgetts förvaltningen. Förvaltningens anpassningar av anläggningarna har framförallt identifierats i samrådsprocesser med

länsstyrelse och kommun samt genom internt kravarbete. Förvaltning för utbyggd tunnelbana föreslås fortsätta sin samverkan med trafikförvaltningen inom detta område, tydliggöra interna styrningen och ansvar över dessa krav samt genomföra en översyn av efterlevnaden av kraven i projekten under 2022.

Under 2022 kommer förvaltningen se över arbetssätt för risk- och sårbarhetsanalyser i enlighet med de anvisningar som ställs från Regionledningskontoret.

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%
Antal olyckor med frånvaro/miljon arbetade timmar ska minska.	Nämnd		
Projekten ska genomföra minst en scenariobaserad krisövning i samverkan med entreprenör under entreprenadens första år.	Nämnd	>=1	
Accepterad handlingsplan för avvikelser vid genomförd revision ska finnas framme senast två veckor efter fastställd revisionsrapport.	Nämnd	100%	

3.2.5 Kärnverksamhet ska prioriteras

Förvaltningen är för projekten enligt Stockholmsförhandlingen i ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras, men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen har lyckats väl med rekrytering av kompetenta medarbetare och är därmed bemannade för alla de entreprenader som pågår.

Under 2021 kommer berg- och anläggningsentreprenaderna för arbetstunnlarna att avslutas och flera stora entreprenader för huvudtunnlar att starta. Dessutom startar entreprenader för bygg, installation och tele för ett flertal av stationerna. Innan byggstart ska ett stort antal entreprenadupphandlingar slutföras. Vid entreprenadupphandlingarna finns risk för få anbud, vilket kan leda till höga kostnader. Exempel på åtgärder i internkontrollplanen för att uppnå god konkurrens är: Genomföra leverantörsdag, kontinuerlig kommunikation av upphandlingstidplan, marknadsföring av projekten i form av till exempel nyhetsbrev, inlägg på LinkedIn, och möten med leverantörer.

Under produktionen finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud. Åtgärder enligt internkontrollplanen är bland annat prioriterat systematiskt arbetsmiljöarbete, nära samarbete med entreprenörer i produktionen samt enhetliga arbetssätt mellan projekten avseende uppföljning och kravställning.

En risk inför produktionsstart är att de projekterande konsulterna inte hinner få fram

de handlingar de planerat och kvaliteten är bristfällig. Detta har särskilt lyfts som risk för förvaltningens största projekt, tunnelbana till Nacka och Söderort. En överenskommelse gällande principer för samarbete med projektören har tagits fram. I internkontrollplanen poängteras vikten av uppföljning av överenskommelsen.

Risker i form av ändrad tillämpning av lagstiftning kan ge omfattande konsekvenser på tid och kostnad. En tydlig sådan risk är den tolkning vid klassning av entreprenadberg som görs av myndigheter. I förvaltningens masshanteringsplaner är inriktningen att använda entreprenadberg lokalt inom bland annat närliggande exploateringsprojekt. Myndigheters klassning av entreprenadberg som avfall i stället för användbar biprodukt innebär en risk att berget behöver transporteras långa sträckor vilket ger stora konsekvenser på tid, kostnad och miljö. I internkontrollplanen lyfts bland annat vikten av att arbeta gentemot länsstyrelsen, naturvårdsverket och regeringen för att förklara innebörden av ändrade riktlinjer och de konsekvenser de får för tunnelbanans utbyggnad.

I samarbetet med finansierande parter finns risk för oenighet om omfattning på förvaltningens uppdrag. Det kan leda till omförhandlingar och ändrad omfattning vilket i sin tur innebär tidsförlängningar och fördyringar. Åtgärderna enligt internkontrollplanen handlar bland annat om att förbättra samarbetet med kommunerna och andra intressenter exempelvis genom löpande avtalsmöten och andra mötesserier för samarbeten.

Regionfullmäktige har fattat beslut om att andelen administrativa kostnader inom förvaltningar och bolag ska minska vilket följs genom en indikator. Förvaltningen ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan vilket innebär ansvar för utredning, projektering, byggande och slutligen överlämnande för drift av anläggningen. För att detta ansvar ska kunna fullföljas enligt uppsatta avtal är det en förutsättning att det finns en tydlig och stark närhet kring funktioner som ekonomi, kommunikation, hållbarhet, säkerhet, informationshantering, upphandling och juridik. Dessa funktioner gör det möjligt att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan utifrån uppställda krav i avtalen, från parterna och från Region Stockholm.

Förvaltningen har ingen löpande verksamhet utan allt bidrar till utbyggnaden av tunnelbanan. Indikatorn tar inte heller hänsyn till investeringsutgifter som är förvaltningens absolut största redovisningspost.

Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig i. Förvaltningen har från starten arbetat med en långsiktig bemanningsplanering som initialt de första åren inneburit en utökning av tjänster, från en mycket låg nivå, både inom projekten och kring de mer administrativa funktionerna. I dessa planer finns även en nedgång inplanerad i takt med att projekten närmar sig slutförande. Detta sker vid olika tillfällen för de olika projekten. En ökning av bemanningen kommer successivt att följas av en reducering. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Mot den bakgrunden har förvaltningen från starten år 2014 haft ambitionen att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Detta görs i dagsläget bland annat avseende HR-tjänster, diariehantering, kontorstjänster och ekonomi-

hantering. Detta betyder att förvaltningen löpande anpassar det administrativa stödet och styrningen efter projektens faser. Det är på detta sätt som nämnden i sin verksamhet planerat åtgärder för att under perioden sänka de administrativa kostnaderna.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Entreprenaderna ska startas (kontraktskrivande) enligt fastställd tidplan	Nämnd	Ja	
100 procent av entreprenadupphandlingarna ska startas enligt den upphandlingstidplan som är fastställd vid årets början	Nämnd	100%	
Administrativa kostnader ska minska	Regionfullmäktige		Enligt budget 2 022
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit	Regionfullmäktige		>=75%
En för förvaltningen och med TF överenskommen överlämnande plan ska vara på plats under 2022.	Nämnd	1st	
Antalet KFU:er per upphandling, exkl. fråga-svar, ska minska.	Nämnd		

3.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Med utgångspunkt i att förvaltningen är relativt ung samt har ett koncentrerat genomföraruppdrag ges möjlighet till nytänkande avseende styrning, processer, samverkan, teknik etcetera. I arbetet sker kontinuerligt en avvägning mellan nytänkande och tillskapande av en kostnadseffektiv anläggning.

Kraven på en snabb framdrift samt en budget som enbart är avsedd för genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppdrag som tilldelats trafiknämnden avseende att utse innovationsansvarig samt att avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen.

Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

Några av de områden där förvaltningen fortsatt kommer att proaktivt arbeta för att hitta nya eller mer effektiva arbetssätt är säkerhetsfrågor, byggnadsinformations-modeller samt SMS-tjänster.

Förvaltningen har en digital databas för insamling av mätdata, analysering och rapportering av grundvatten. Vidareutveckling av systemet genomfördes 2021 samtidigt som fler mätpunkter tillkommer i takt med att utbyggnadstakten ökar. Hanteringen av vibrations- och bullermätningar sker på samma sätt med digitala webbsystem där mätresultat efter exempelvis sprängningar kontinuerligt och snabbt registreras och kommuniceras tillbaka till produktionen för eventuella anpassningar. Ett fortsatt arbete med att koppla ihop dessa system med det digitala kartverktyget som förvaltningen använder för att visualisera och planera produktionen i omgivningen pågår. Mer data kommer att kunna tas in i detta verktyg och underlätta för våra medarbetare att planera och styra kärnverksamheten, utbyggnaden av tunnelbanan. Med hjälp av dessa system får förvaltningen en rättssäker och ändamålsenlig uppföljning av kontrollprogrammen i enlighet med miljödomarna.

Inom projektet tunnelbana till Älvsjö bildades under 2021 ett innovationsråd som tar emot och värderar informationsförslag som kommer från projektorganisationen. Under 2022 kommer rådets arbete att fortsätta och det bedöms finnas goda förutsättningar att hitta och införa lösningar som kan effektivisera projektets framdrift i det kommande projekteringsskedet.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt	Regionfullmäktige		Ja
Innovationsgrad	Regionfullmäktige		>=4
Grad av digital mognad	Regionfullmäktige		>=52

3.3 Hållbar arbetsgivare

3.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Förvaltningen tillämpar medarbetarpolicyns tre styrande principer:

- **Region Stockholm vill vara en attraktiv och hållbar arbetsgivare**

Bra chefer och ledare skapar förutsättningar för en hållbar arbetsmiljö och en styrning som överensstämmer med regionens mål.

En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare i dag och för framtiden är att chefer inom förvaltningen har den kompetens som behövs för att driva och genomföra ett kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete. Förvaltningen prioriterar därför nedanstående områden.

- Förvaltningens chefer deltar i chefs- och ledarutvecklingsprogrammet som har sin utgångspunkt i regionens medarbetarpolicy, ledarkriterier och rollbeskrivning för chefer.
- Förvaltningens chefer erbjuds vid behov individuella chefscoachningsprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att delta i mentor-/adeptprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att genomgå chefs-/ ledarskapsutbildningar.

- Identifiera och utveckla kommande chefer genom att erbjuda utvalda ledare utan formellt personalansvar att delta i ledarutvecklingsprogram.

Förvaltningen fortsätter satsa på de ledarskapsträffar som idag består av cirka fyra träffar per år. Fokusområdena är både chefs- och ledarskapsansvaret. Hitintills har träffarna handlat om ökad kunskap inom coachning, förändringsledning samt personlig utveckling men även om fortbildning inom de krav som regionen ställer på en chef.

- **Region Stockholm ska vara en inkluderande och trygg arbetsgivare**

Förvaltningens arbete med värdegrund är väletablerat och lyfts både i stora sammanhang när hela förvaltningen sammanträder och i mindre projekt-/enhetsspecifika forum. *Samverkan* speglar ambitionen att medarbetare ska inkluderas och ges möjlighet till att skapa ett hållbart arbetsliv.

Förvaltningen arbetar aktivt för att tillvarata den *kompetens* som finns inom förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Region Stockholm arbetar med att förbättra kompetensförsörjningen, vilket sker med en modell för kompetensplanering, KOLL, vilken används tillsammans med IT-stödet ProCompetence. Förvaltningen bedömer årligen möjligheten att implementera modellen och verktyget baserat på verksamhetens mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

- **Tillsammans utvecklar vi verksamheten**

En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare i dag och för framtiden är att chefer inom förvaltningen har den kompetens som behövs för att driva och genomföra ett kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete.

Förvaltningen anser att det är av stor vikt att satsa särskilt på anställd personal för att bidra till att det ska bli än mer attraktivt att vara anställd med målet att öka andelen anställda på förvaltningen. Mot den bakgrunden har förvaltningen beslutat att särskilda satsningar ska genomföras för de anställda en gång per termin från och med 2020. Till följd av pandemin var det inte möjligt att genomföra en gemensam satsning genom olika aktiviteter istället erbjöds den anställde att köpa litteratur med koppling till deras profession och tjänst under våren 2020. Under våren 2021 genomfördes en större satsning i självledarskap. Satsningen innebar dels en föreläsning avseende självledarskap samt en digital utbildningsmodul som den anställde hade tillgång till i tre månader. Förvaltningen kommer att fortsätta med olika typer av satsningar för anställd personal. Forumet för enhetschefer har av ledningsgruppen fått i uppdrag att årligen ta fram och genomföra den särskilda satsningen efter beslut från ledningsgruppen.

Förvaltningens ledningsgrupp har beslutat om en strategisk plan Hållbar arbetsgivare. Planen innefattar till exempel mål för organisationsarbetet, ledarskap, medarbetarskap, uppdrag, roller, värdegrund. Vidare läggs ett särskilt fokus på den så kallade ARUBA-modellen; Attrahera, Rekrytera, Utveckla, Behålla/Belöna samt Avsluta.

I förvaltningens internkontrollplan har två områden identifierats och åtgärder föreslagits avseende svagt ledarskap samt svagt medarbetarskap. Förvaltningen växer fortfarande och utökas med nya kompetenser med anledning av att förvaltningen befinner sig i byggskede i många av projekten. Det kan medföra att det blir för lite gemensamt fokus på ledarskap och medarbetarskap med bland annat otydliga förväntningar som konsekvens.

Indikator	Beslutat av	Målvärde 2022	RF Målvärde 2022
Motivation (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige		>=79
Styrning (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige		>=75
Ledarskap (Hållbart medarbetarengagemang, HME)	Regionfullmäktige		>=77
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet	Regionfullmäktige		<=7%
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid	Regionfullmäktige		<6,2%
Personalomsättning	Regionfullmäktige		<=8%
Minst en särskild utvecklingsaktivitet per termin ska genomföras för gruppen anställda.	Nämnd	>=1st	
Samtliga roller inom förvaltningen ska ha dokumenterade rollbeskrivningar.	Nämnd	100%	
Samtliga obligatoriska utbildningar enligt beslutat utbildningsprogram ska vara genomförda.	Nämnd	100%	
En årlig dialog kring förvaltningens värdegrund ska genomföras i lednings-, chefs- och medarbetargrupper.	Nämnd	1st	
Inga fall med kränkande särbehandling eller sexuella trakasserier ska förekomma.	Nämnd	0st	

4 Ekonomi

4.1 Resultatbudget

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Den centrala staben (del av byggherrekostnad) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten.

Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolags-rättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas. Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan ABs verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet att tillhandahålla tjänster, till exempel byggtjänster, till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Transaktionerna kommer redovisas som övriga intäkter respektive övriga kostnader och budgeteras först när ett beslut för tillhandahållandet är fattat.

Resultatet för samtliga år, 2022-2024, är i linje med regionens beslutade resultatkrav. I kostnaderna ingår kostnader för förvaltningens stab samt de kostnader som uppkommer inom respektive projekt och som kostnadsförs av redovisningsmässiga skäl. I dessa kostnader ingår kostnader i samband med att förvaltningen medfinansierar Trafikverket för Mälarbanans biljetthall. Detta innebär att cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

Resultat*	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anslag	10	20	43	50	62
Övriga bidrag	113	170	194	185	169
Övriga intäkter	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**123**	**190**	**237**	**235**	**231**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-83	-106	-111	-103	-94
Lämnade bidrag	-2	-24	-40	-40	-38
Lokal- och fastighetskostnader	-11	-8	-6	-6	-6
IT- och telekostnader	-10	-8	-7	-7	-7
Övriga kostnader	-17	-24	-30	-29	-25
Verksamhetens kostnader	***-124***	***-170***	**-194**	**-185**	**-169**
Avskrivningar	0	0	0	0	0
Finansnetto	-5	-20	-43	-50	-62
Resultat**	**-7,3**	**0**	**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

4.1.1 Intäkter

Förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Förvaltningen redovisar intäkter i form av övriga bidrag i takt med nyttjande av investeringsbidrag. Denna hantering resulterar i att övriga bidrag är direkt jämförbara med verksamhetens kostnader och att förvaltningen kan uppnå ett nollresultat.

Ett antagande om att all finansiering utgörs av bidrag tillämpas för intäktsbudgetering i förvaltningen vilket gör att övriga bidrag och verksamhetens kostnader är direkt jämförbara. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen.

Region Stockholm finansierar förvaltningen via regioninterna lån som belastas med räntekostnader. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från Region Stockholm motsvarande räntekostnaderna. Regioninterna lån och hänförliga räntekostnader förekommer i både förvaltning för utbyggd tunnelbana och bolagsdelen i AB SL.

Anslagens storlek ökar i takt med den totala belåningen och budgeterat anslag för år 2022 är 43 miljoner kronor. För de kommande planåren bedöms anslagen vara 50 miljoner kronor för år 2023 och 62 miljoner kronor för år 2024.

4.1.2 Kostnader

I resultaträkningen redovisas kostnader som uppkommer inom förvaltningens stabsenheter, kostnader inom investeringsobjekten som identifierats som ej aktiverbara eller lämnade bidrag till Trafikverket.

Lämnade bidrag består av det bidrag som ges till Trafikverket för bytespunkt Barkarby. Utbetalat belopp förväntas vara 40, 40 och 38 miljoner kronor för respektive år 2022-2024.

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor och förväntas minska för år 2022, 2023 och 2024 till 6 miljoner jämfört med 2021 då förvaltningen byter kontorslokal från Norra stationsgatan 69 till Solnavägen 1E.

IT- och telekostnaderna avser interna supportkostnader för IT-utrustning och standard-programvaror som hyrs internt inom Region Stockholm. Resterande IT-kostnader avser främst kostnader för dokumenthanteringssystemet Webforum, redovisningssystemet Agresso samt kostnader för regionens webbsida. Dessa kostnader förväntas vara i nivå med budget 2021 även under år 2022, 2023 och 2024.

Personalkostnader och inhyrd personal

Förvaltningen kategoriserar förvaltningens bemanning i fem kategorier; anställd personal, inhyrd personal, konsulter, köpta tjänster för projekteringsuppdrag och övriga köpta tjänster.

Personalkostnader inklusive inhyrd personal förväntas öka under 2022 med 5 miljoner kronor för att sedan minska med 3 miljoner respektive 12 miljoner kronor för år 2023 och 2024 jämfört med budget 2021. Vid jämförelse av budget 2022 med prognos 2021 förväntas posten öka med 10 miljoner kronor.

Lönekostnader inklusive semester förväntas öka med 1 miljon kronor under 2022 jämfört med budget 2021 och med 3 miljoner kronor jämfört med prognos 2021. Uppräkning av lön görs med 2 procent per år. Tillkommande kostnader för internt PO-pålägg uppgår till cirka 47 procent av lönekostnaderna och resulterar inte i några större variationer eftersom förändringen av lön är låg budgetmässigt.

Kostnader för inhyrd personal har budgeterats öka med 4 miljoner kronor för år 2022 jämfört med budget 2021 och prognos 2021 till följd av volymförändringar. För år 2023 och 2024 förväntas kostnaden vara 3 miljoner kronor respektive 12 miljoner kronor lägre än budget år 2021 primärt beroende av ett minskat behov av upphandlings- och teknikresurser.

Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto

Posten för övriga kostnader utgörs köpta tjänster från Region Stockholm, försäkringar, informations- och kommunikationskostnader, konsultkostnader och diverse övriga kostnader. Övriga kostnader budgeteras att öka under perioden 2022-2024 med 6, 5 respektive 1 miljoner kronor jämfört med budgeten 2021.

Kommunikationskostnaderna förväntas minskar med cirka 1 miljon kronor under 2023 och bibehålla motsvarande nivå under 2024.

Förvaltningen har inga avskrivningar då färdigställda anläggningar överförs till trafikförvaltningens del av AB SL för att tas i bruk. Vidare utgörs finansnettot av räntekostnader hänförliga till regioninterna lån.

4.1.3 Verksamhetsindelad resultatbudget

Förvaltningen har redovisat administrativa kostnader för 2022, i enlighet med regionens anvisningar på verksamhetsgren 9910.

Förvaltningen tar årligen fram en bemanningsplan som löpande följs upp. Den största andelen av bemanningen är hänförlig till investeringsverksamheten. De administrativa resurserna planeras utifrån investeringsverksamhetens plan för framdrift. Under 2022 budgeteras 14 miljoner kronor, 2023 11 miljoner kronor och för 2024 11 miljoner kronor.

4.1.4 Budget per verksamhetsområde

Resultat per verksamhetsgren (mkr)	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Intäkter					
Summa intäkter					
Kostnader					
Summa kostnader					
Summa					

Tillämpas ej.

4.2 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	6 411	175	10 550	17 076	23 815	30 413
Omsättningstillgångar	1 479	290	761	875	876	875
- varav kassa och bank	*1 313*	*258*	*705*	*764*	*765*	*764*
SUMMA TILLGÅNGAR	7 890	466	11 311	17 951	24 691	31 288
Eget kapital	**-7**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**

Balansräkning*	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Avsättningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Skulder	**7 897**	**461**	**11 311**	**17 951**	**24 691**	**31 288**
- varav långfristiga skulder	*6 324*	*361*	*11 143*	*17 484*	*24 224*	*30 821*
- varav kortfristiga skulder	*1 574*	*100*	*168*	*467*	*467*	*467*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	7 890	466	11 311	17 951	24 691	31 288

* mkr

Anläggningstillgångarna för budget 2022 är baserade på budgeterad investeringen enligt investeringsplanen och prognostiserade anläggningstillgångar för år 2021. År 2023 och 2024 motsvarar förändringen den rapporterade budgeterade investeringsplanen.

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via beslutad betalplan som är utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med tilläggsavtalet till Stockholmsförhandlingen. Till detta tillkommer betalplanerna för Sverigeförhandlingens objekt tunnelbana till Älvsjö och station Södra Hagalund.

De budgeterade omsättningstillgångarna består främst av kassa och bank samt en mindre del kortfristiga fordringar som exempelvis momsfordran. Kassa och bank utgår i grunden från betalplanen och där återfinns den likviditet som uppkommer hos förvaltningen då parternas bidrag under en period är högre än upparbetning.

De långfristiga skulderna består av de investeringsbidrag i form av medfinansiering som finansierar tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Den del av medfinansieringen som kommer från stat och kommuner bokförs som extern skuld och den del av medfinansieringen som sker via Region Stockholm bokförs som intern skuld. Regionens andel tas upp via lån och redovisas som räntebärande skulder.

4.3 Investeringar

Objekt	2022	2023	2024
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 947,6	3 174,1	3 083,4
Tunnelbana till Arenastaden	480,8	734,1	1 037,4
Station Södra Hagalund	106,6	163,3	231,3
Tunnelbana till Barkarby	1 053,7	1 110,9	685,8
Depå Nya tunnelbanan	1 369,4	1 134,3	931,2
Fordon	3,6	2,4	193,7
Tunnelbana till Älvsjö	198,2	410,3	425,5
Depå och fordon Älvsjö	1,8	9,6	9,8

Summa	6161,7	6739,0	6598,1

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har av regionstyrelsen fått i uppdrag att genomföra de trafikinvesteringsuppdrag som getts inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Dessa uppdrag utgörs av följande investeringsobjekt:

- Tunnelbana till Nacka och Söderort.
- Tunnelbana till Arenastaden.
- Tunnelbana till Barkarby.
- Depå Nya tunnelbanan.
- Fordon.

I samband med beslut om Stockholmsförhandlingen beslöt fullmäktige även att avsteg från Region Stockholms investeringsstrategi ska gälla för samtliga investeringsobjekt förutom depå och fordon.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ansvarar förvaltning för utbyggd tunnelbana dessutom för ytterligare två investeringsobjekt:

- Ny tunnelbanestation i Hagalund, station Södra Hagalund.
- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer.

I investeringsbudgeten för år 2020 samt planår ingår Järfälla kommuns finansiering avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation. Enligt tjänsteutlåtande FUT 2017-0232 uppgår detta till 91 miljoner kronor men Järfälla kommun ska enligt avtal ersätta enligt faktisk produktionskostnad.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under våren året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten. I komplicerade infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Investeringsbudgeten utgår från befintliga prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsbudgeten räknats upp med 2 procent årligen enligt regionens riktlinjer. Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk.

Avdelning söder

Tunnelbana till Nacka och Söderort är organisatoriskt uppdelad enligt följande:

- Södermalm: Kungsträdgården-Hammarby kanal.
- Nacka: Sickla-Nacka
- Söderort: Gullmarsplan-ny anslutning vid Sockenplan.
- Installationer och BEST

Avdelningen leds av avdelningschefen med stöd av fyra projektchefer. Avdelningschefen har en stabsenhet som leds av en stabschef med medarbetare som stödjer projekten inom följande områden; ekonomi, fastighet/markåtkomst, tillstånd, hållbarhet, tidplanering, datasamordning, kvalitet, arbetsmiljö samt omgivningspåverkan. I projekten finns resurser som även ska verka som samordnare för hela avdelningen inom utsedda sakområden.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Projekt tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka samt en avgrening via Gullmarsplan med anslutning till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Totalt ska projektet bygga 11,2 kilometer spårtunnel samt sju stationer; Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla, Nacka, Slakthuset och en ny stationsdel under den befintliga stationen vid Gullmarsplan. För att kunna bygga dessa nya tunnlar och stationer så ingår det i projektet att bygga sju arbetstunnlar.

Projektering

Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna år 2015 och slutfördes under år 2018. Nästa fas, bygghandlings-projekteringen (som är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag), har pågått sedan år 2018. Bygghandlingsprojekteringen för projektets bergtunnlar avslutades 2021, samtidigt pågår under 2022 bygghandlingsprojekteringen för BEST (bana, el, signal och tele), bygg och installationer samt anslutningen av den sista delen mot Sockenplan. Under 2021 startades uppdraget stöd under byggtiden upp, som kommer att fortsätta hela byggtiden. Förvaltningen uppskattar det tillkommande behovet avseende projekteringstjänster till cirka 160 miljoner kronor fram till och med år 2022 för tunnelbana till Nacka och Söderort. Tillkommande behov av projekteringstjänster ingår i projektets totala ram.

Planläggning och prövning

Under 2019 erhöll projektet miljödom, detaljplan för Nacka och Stockholms stad samt en lagakraftvunnen järnvägsplan för hela utbygganden. Med dessa tillstånd på plats så har mycket av fokuset för avtalsarbetet sedan dess varit att säkra markåtkomst för projektets arbetstunnlar och stationsuppgångar. Mycket fokus ligger också på att följa upp miljödomens villkor för exempelvis buller och inläckage av grundvatten i de tunnlar som projektet har börjat bygga.

Upphandling och byggande

Under 2021 har de flesta arbetstunnlarna färdigställts. Under början av 2022 färdigställs kvarvarande arbetstunnlarna Hammarby fabriksväg och Sickla, arbetet vid Sockenplan färdigställs vid årsskiftet 2022/2023. För att inte tappa tid har projektet beslutat spränga ut delar av anslutande spår- och servicetunnlar vid arbetstunneln Hammarby Fabriksväg.

Under 2021 startade projektet sina första huvudtunnelentreprenader. Kontrakt för

entreprenaden vid Sofia, Kungsträdgården, Gullmarsplan, Sickla har tecknats under 2021.

Under året planeras också upphandlingarna för huvudtunnel-entreprenaderna Hammarby kanal, Järla och Slakthusområdet att slutföras under 2022.

Tre av projektets huvudtunnelupphandlingar har efter tilldelning överklagats. Det rör sig om kontrakten för Kungsträdgården, Nacka och Sofia. Begäran om överprövning av Sofia drogs tillbaka under våren och domstolen biföll inte överprövningen av Kungsträdgården före sommaren. Kontrakt har nu tecknats för dessa entreprenader. Arbetena med Sofia har påbörjats och planeringen för Kungsträdgården pågår. Skriftväxling med förvaltningsrätten pågår fortfarande i den överprövade upphandlingen av Nacka och tidpunkt för denna entreprenadstart är fortfarande oklar. Under projekttiden har en hel del förberedande arbeten utförts. Inför huvudtunnel-entreprenaderna kommer en del förberedande arbeten att ske även under 2022 i form av exempelvis ledningsflyttar.

Under 2020 handlade projektet upp och startade upp en entreprenad för de åtta likriktarstationer som tunnelbaneutbyggnaden kräver, ett arbete som kommer att fortsätta under 2022. Inom 2022 planerar projektet att handla upp bygg och installationsentreprenader.

Ekonomi

De totala projektmedlen, enligt nu beslutat betalplan, uppgår för tunnelbana till Nacka och Söderort till 20,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Enligt beslut i regionfullmäktige har 2 948 miljoner kronor (löpande priser) budgeterats i investeringsutgift för 2022.

Avdelning norr

Avdelning norr är organisatoriskt uppdelad enligt följande:

- Tunnelbana till Arenastaden
- Tunnelbana till Barkarby
- Depå nya tunnelbanan
- Fordon

Avdelningen leds av avdelningschefen med stöd av projektchefer. Avdelningschefen har en stabsfunktion bemannad med medarbetare som stödjer projekten inom följande områden; ekonomi, fastighet/markåtkomst, tillstånd, hållbarhet, tidplanering, datasamordning, kvalitet, arbetsmiljö samt omgivningspåverkan. I projekten finns resurser som även ska verka som samordnare för hela avdelningen inom utsedda sakområden.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till

Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten och är en del av Sverigeförhandlingen. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

I byggskedet är nu projektet indelat i tre delprojekt, delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST och det finns en stabsfunktion med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering

Projekteringen av berg- och anläggning är klar sedan tidigare och för bygg- och installation är viss kvarvarande projektering inne i sin slutfas under slutet av 2021. Bland annat återstår projektering av bygghandling för bygg- och installation i den stora entreprenaden Hagastaden. Projektering och granskningar pågår för BEST och kommer att fortsätta in i 2022.

I och med att projektet har gått in i produktionsskedet kommer stor del av projektörens uppdrag i övrigt framöver främst att omfatta tekniskt stöd under byggskede.

Förvaltningen uppskattar det tillkommande behovet avseende projekteringstjänster till cirka 60 miljoner kronor fram till och med 2022 för Tunnelbana till Arenastaden. Tillkommande behov av projekteringstjänster ingår i projektets totala ram.

Planläggning och prövning

Järnvägsplanen vann laga kraft i slutet av 2020. Efter att den fastställts av Trafikverket överklagades den av flera parter men godkändes slutligen under 2021 efter att regeringen avslagit de sista överklaganden. Även detaljplaner för Solna och Stockholm är sedan tidigare lagakraftvunna.

Under 2022 kommer arbete fortsätta med bland annat bygglov, markåtkomst och lantmäteriförrättningar, planering för tillfällig vistelse samt uppföljning av miljödomar och tillstånd.

Upphandling och byggande

Arbetstunnlarna Hagastaden och Hagalund produktionsstartades under 2020 och produktion har pågått under hela 2021. Efter en del förskjutningar i tidplaner avslutas arbetstunnelentreprenaderna vid årsskiftet 2021/2022 respektive under inledningen av 2022.

Den ena av projektets större entreprenader, entreprenad Hagastaden skickades förfrågningsunderlag ut under 2020 och tilldelades i början av 2021. Den innefattar både berg – och anläggning samt bygg- och installation för station Hagastaden samt tunnlarna från Odenplan. Under 2021 har planering och uppstartsarbete pågått tillsammans med entreprenören och produktion startar i slutet av 2021 och kommer att fortgå under hela 2022.

Tilldelning av den andra stora entreprenaden Berg- och anläggning Arenastaden – Södra Hagalund skedde under våren 2021 men blev överklagad. Efter att förvaltningsrätten dömt till den överklagande partens fördel har upphandlingen dragits

tillbaka och görs om eftersom den överklagande partens anbud var för högt i förhållande till projektets budget och beräknas tilldelas under våren 2022. Arenastaden – Södra Hagalund är en berg- och anläggningsentreprenad som handlas upp som en större gemensam entreprenad innefattande både arbetstunnel Arenastaden, huvudtunnel samt stationerna Arenastaden och Södra Hagalund.

Arbete med upphandling av bygg- och installation samt BEST fortsätter under 2022 där bygg- och installationsentreprenaden Södra Hagalund och Arenastaden samt tele styr för hela gula linjen planeras att gå ut under 2022 varefter BEST kommer gå ut senare.

Ekonomi

De totala projektmedlen, enligt nu beslutat betalplan, uppgår för tunnelbana till Arenastaden till 5,6 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Till detta tillkommer station Södra Hagalund som finansieras via separat avtal och omfattar 1,2 miljarder kronor (prisnivå januari) 2016.

I budget för år 2022 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

Enligt beslut i regionfullmäktige har 481 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift för 2022 för tunnelbana till Arenastaden och 107 miljoner kronor för station Södra Hagalund.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering

Den mesta projekteringen är utförd sedan tidigare även om viss kompletterande projektering fortsatt under 2021 exempelvis för epysienitzonen och dess betonglining. Det kan även pågå viss projektering hos anlitade entreprenörer under 2022 och eventuella beställningar från trafikförvaltningen kan kräva kompletterande projektering. Under 2022 kommer projektören främst att bistå med tekniskt stöd under byggtiden.

Planläggning och prövning

Järnvägsplan och detaljplaner är klara sedan tidigare och projektet har erhållit de flesta nödvändiga mark- och bygglov som krävs för anläggningen. Under 2022 kommer arbete fortsätta med vissa genomförandeavtal till exempel för ledningar till Noden och pendeltågsstationens norra entré samt de permanenta ledningarna till tunnelbaneanläggningen.

Arbetet med uppföljning av miljödomar och tillstånd, samt med att planera och ordna med tillfällig vistelse under byggtiden kommer att fortsätta under 2022.

Upphandling och byggande

Arbetstunnlarna är klara sedan tidigare och den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln har varit i full produktion under 2021 och kommer fortsatt att vara det under 2022. Det innefattar såväl stationsutrymmen för stationerna Barkarby och Barkarbystaden som spårtunnlar mellan stationerna.

Under våren 2021 skulle upphandlingen av den stora bygg- och installationsentreprenaden slutföras. Tyvärr uppfyllde enbart en anbudsgivare kraven på grund av otydligheter i förfrågningsunderlaget. Upphandlingen drogs tillbaka i mars och nytt förfrågningsunderlag skickades ut senare under våren varpå upphandlingen slutförs med beräknad uppdragsstart under slutet av 2021. Det innebär att produktion kommer att komma igång under 2022 och vara i full produktion mot slutet av året. Till detta uppdrag tillkommer rulltrappor som upphandlats som en separat entreprenad och kommer att integreras som en tillhandahållen underentreprenad.

Upphandling av el 400 V, bana och strömskena slutförs under slutet av 2021 och upphandling av signalinstallationsentreprenad samt serviceentreprenad beräknas pågå under 2022.

Ekonomi

De totala projektmedlen, enligt nu beslutat betalplan, uppgår för tunnelbana till Barkarby till 5,3 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Enligt beslut i regionfullmäktige har 1 054 miljoner kronor (löpande priser) budgeterats i investeringsutgift för 2022.

Uppgång Veddesta vid Barkarby station finansieras via separat avtal med Järfälla kommun.

Depå och fordon

I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Inom ramen för budget 2022 beslutar fullmäktige om reviderat genomförandebeslut, FUT 2021-0930, som innebär omallokering av medel mellan investeringsobjekt Depå respektive Fordon. Efter att tidigare genomförandebeslut tagits har ny kunskap erhållits och fortsatt planering och utredningar har genomförts tillsammans med trafikförvaltningen. Arbetet visar att det finns ytterligare optimeringsmöjligheter samt

att vissa frågor komplicerats. Samverkan har även tydliggjort att investeringsobjekten fordon och depå är nära sammankopplade varför en ny bedömning även gjorts avseende fördelning av medel. I budget 2022 omallokeras således 1 050 miljoner kronor från investeringsobjekt Fordon till investeringsobjekt Depå Nya Tunnelbanan.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN

Depå Nya tunnelbanan innebär en utbyggd depå i Högdalen. Projektet är uppdelat i delprojekten Berg- och anläggning, Hus samt BEST.

Projektering

Projekteringen för berg- och anläggning är i princip klar sedan tidigare då arbetstunnel och betongtunnel vid Kvicksundsvägen är upphandlade. I och med att förvaltningen valde att senarelägga utskicka av förfrågningsunderlag för anslutning Farstagrenen har arbete med kompletterande förfrågningsunderlag fortsatt även under hösten 2021.

För delprojekt BEST har stor del av projekteringen slutförts under 2021.

Delprojekt HUS upphandlades under hösten 2020 som en totalentreprenad vilket innebär att bygghandlingsprojektering utförs av entreprenören vilket skett till stor del under 2021 men delar av projekteringen kommer att fortsätta under 2022.

Förvaltningen uppskattar det tillkommande behovet avseende projekteringstjänster till cirka 120 miljoner kronor fram till och med år 2022 för Depå Nya tunnelbanan.

Planläggning och prövning

Efter mycket arbete med järnvägsplanen fastställdes den slutligen i september 2021 av Trafikverket. Järnvägsplanen överklagades dock till regeringen av en fastigägare. För arbetstunneln som byggs på Stockholms stads mark finns dock en fastslagen detaljplan där arbetstunneln finns med. Konsekvenserna av den överklagade järnvägsplanen analyseras av projektet under hösten och vid behov in i 2022.

Under 2021 har arbete pågått med att få till stånd avtal för markåtkomst gentemot olika parter för att ha etablerings- och arbetsområden på plats till produktion. Avtalsarbetet kommer att fortgå under 2022 bland annat med att få ett flertal bygglov på plats för de olika delprojekten.

Projektets miljödom vann laga kraft i slutet av 2020 och arbete pågår fortlöpande med bland annat uppföljning kontrollprogram för grundvatten och hantering av bergmassor där arbete fortsätter med att hitta mottagare för massorna från entreprenaderna.

Det har identifierats sulfider i berget vilket lett till att projektet har upprättat en handlingsplan för hantering av dessa. I ett värsta scenario bedömer projektet att kostnaden för hanteringen skulle kunna uppgå till uppemot 300 miljoner kronor. Arbetet med hanteringen av sulfider i berget kommer att fortsätta under 2022 och detta är en fråga som involverar flera delar av förvaltningen.

Upphandling och byggande

Mycket förberedande arbeten är klart, men kommer till viss del att fortsätta under 2022, exempelvis etableringsområde Farstagrenen.

För berg- och anläggning har arbetstunneln påbörjat tunneldrivning och betongtunnel vid Kvicksundsvägen är startad. Båda dessa entreprenader kommer att vara i produktion under 2022. Då upphandlingen av betongtunnel vid Kvicksundsvägen blev överklagad och försenad beslöt förvaltningen att senarelägga utskicket av förfrågningsunderlaget för kommande entreprenad anslutningsspår Farstagrenen. Denna entreprenad är under upphandling som planeras vara klar under våren 2022 med uppdragsstart under tredje kvartalet.

Delprojekt Hus handlades upp i form av en totalentreprenad under hösten 2020. Där är produktionen igång och kommer att pågå för fullt under 2022 samtidigt som totalentreprenören utför viss bygghandlingsprojektering löpande. I samband med uppdaterat tjänsteutlåtande under hösten 2021 har det beslutats att den utbyggda uppställningshallen ska utgå ur omfattningen samt att byggandet av C30-verkstaden är pausat. Besluten är tagna i nära samarbete med trafikförvaltningen.

Det sker också löpande upphandlingar inom totalentreprenaden.

För BEST skickades huvudentreprenaden BEST utbyggd depå i Högdalen ut på upphandling i slutet av sommaren 2021 och upphandlingen beräknas pågå till inledningen av 2022 för att startas under våren. Under 2022 kommer det att pågå kanalisationsarbete samt omläggning av opto- och signalkablage vilket sker via avrop på trafikförvaltningens underhållsavtal.

Ekonomi

De totala projektmedlen uppgår för Depå nya tunnelbanan till 5,6 miljarder kronor. Enligt beslut i regionfullmäktige har 1 369 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift för 2022.

FORDON

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Upphandling av nya fordon till nya tunnelbanan avses ske inom ramen för trafikförvaltningens C30-projekt.

Ekonomi

Projektmedlen för investeringsobjekt Fordon uppgår till 1,6 miljarder kronor. Enligt beslut i regionfullmäktige har 4 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift för 2022.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Under 2020 etablerades det nya projektet för tunnelbana till Älvsjö. Under de första två åren har ett planeringsskede med fokus att på en i tillämpliga instanser beslutad lokalisering genomförts. Arbetet under år 2020 inriktades, förutom på att etablera projektet och inleda samarbete med exempelvis Stockholms stad, mot att genomföra en systemanalys gällande funktion i kollektivtrafiksystemet och resefterfrågan, genomgång av tekniska förutsättningar och krav, lokaliseringsutredning inklusive hållbarhetsrapport samt analys av metod för tunneldrivning.

I november år 2021 slutfördes lokaliseringsutredningen med ett förordat alternativ som kommer behandlas i trafiknämnden för beslut. Med utgångspunkt i valt lokaliseringsalternativ fortsätter projektet från år 2022 med att fördjupa detaljeringen i utformning med målsättning att mot slutet av år 2023 kunna låsa anläggningen.

Tunnelbana till Älvsjö har under arbetet med lokaliseringsutredningen varit organiserad som en del av avdelning planering. I samband med att arbetet under år 2022 övergår till att omfatta planläggning och projektering bildas en ny avdelning väst.

Projektering

Arbetet med projektering av den nya tunnelbanesträckningen har inledningsvis bestått i att skapa kunskap om förutsättningarna och att testa alternativa lösningar. Efter beslut om lokalisering inleds systemhandlingsprojektering.

Förvaltningen uppskattar prognosen avseende projekteringstjänster till cirka 110 miljoner kronor för år 2022 vilket ingår i projektets totala ram. Projekteringstjänsterna omfattar flera olika konsultuppdrag som syftar till att dels projektera anläggningen dels att ta fram de handlingar som krävs enligt lag om byggande av järnväg samt miljöbalken.

Planläggning och prövning

I november 2020 inleddes samrådsprocessen för projektet med att samråda med allmänheten. Projektet hade planerat och förberett för att hålla ”öppna hus” men med anledning av spridningen av covid-19 ställdes dessa in och samrådet blev helt digitalt. Under 2020 inleddes också dialog med myndigheter och organisationer. Exempelvis höll regionens projekt inom Sverigeförhandlingen ett gemensamt möte med länsstyrelsen.

Under perioden har projektet genomfört samråd kring lokalisering. Samrådet har genomförts digitalt med hjälp av en samrådsportal och livesändningar via internet. Samrådsportalen har varit uppskattad och möjligheten att ställa frågor har använts av närboende och andra intresserade. Yttranden sammanställs i en samrådsredogörelse som sedan publiceras. Under år 2021 har även en begäran skickats till länsstyrelsen för beslut om projektet kan anses medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken.

För år 2022 kommer det första halvåret att inriktas på att ta fram mer detaljerade förslag till stationsutformning och spårsträckning. Dessa kommer att förankras med Stockholms stad samt olika intressenter för att sedan samrådas med allmänhet och organisationer under sommaren år 2022.

Under året påbörjas också arbetet med underlag för den kommande prövningen av projektets miljöpåverkan i mark- och miljödomstolen. Den mest avgörande prövningen gäller påverkan på grundvatten vilket gör att projektet under år 2022 kommer att inleda utredning kring förutsättningarna gällande detta.

Upphandling

För att kunna genomföra lokaliseringsutredning och trafikanalyser avropades under år 2020 två utredningsorganisationer. Även ett antal mindre avrop av enstaka konsultinsatser gjordes under år 2021.

Under år 2021 har arbete med att avropa organisationer för planläggning och projektering genomförts. Dessa startar i första kvartalet år 2022 och kommer att i huvudsak att jobba fram till att systemhandlingen färdigställs mot slutet av år 2023. Ytterligare konsultuppdrag för systemhandlingsprojektering planeras att avropas under året.

Ekonomi

De totala projektmedlen uppgår för tunnelbana till Älvsjö uppgår till 11,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Enligt beslut i regionfullmäktige har 198 miljoner kronor (löpande priser) budgeterats i investeringsutgift för 2022.

DEPÅ OCH FORDON ÄLVSJÖ

För att trafikera den tunnelbaneanläggning som byggs inom ramen för projekt tunnelbana till Älvsjö behöver regionen investera i fordon och depå. Finansieringen för detta ingår inte i det som avtalats i Sverigeförhandlingen utan hanteras separat inom regionens investeringsprocess.

Fordons- och depåförsörjning kan ske på flera olika sätt och utreds som en följd av tunnelbaneprojektet. Efter beslut om lokalisering av tunnelbaneprojektet finns tydligare förutsättningar för fordons- och depåfrågan. Ett sätt att lösa detta är att nyttja befintlig depåkapacitet i det röda systemet och vid behov utveckla befintlig depå i Norsborg. Ett annat sätt är att utveckla en ny egen depå för tunnelbana till Älvsjö. I fallet delad depå med röd linje så kommer fordonstypen att vara C30.

Projektering

I det fortsatta projekteringsarbetet behöver fördjupningar göras gällande lokalisering och strategi för fordonsförsörjning och depå. Om strategin visar på att befintlig depå ska nyttjas bedöms projekteringsarbetet bli begränsat men i det fall ny depå ska utredas behöver mer omfattande projekteringsarbete startas upp.

Planläggning och prövning

Beroende på vad de tidiga utredningarna visar om behov av att bygga anläggningar som tar ny mark i anspråk så kan det uppstå behov av att ta fram järnvägsplan och detaljplan för dessa.

Upphandling

Konsultuppdrag för att utreda och förprojektera anläggningar kommer att bli aktuellt under år 2022. Syftet med de första konsultuppdragen är att ta fram beslutsunderlag för fortsatt arbete.

Ekonomi

För år 2022 är det i regionens budget avsatt 2 miljoner kronor. Ett inriktningsbeslut planeras under inledningen av året.

5 Verksamhetstal

5.1 Avtal och överenskommelser

Förvaltningen och berörda kommuner tecknade 2018 och år 2019 så kallade sidoavtal till tidigare tecknade genomförandeavtal inom Stockholmsförhandlingen. Sidoavtalen förtydligar arbetssätt mellan regionen och respektive kommun samt beskriver hur processen för tunnelbanans markåtkomst ska gå till. I sidoavtalen finns en bilagd mall för nyttjanderättsavtal som ska tecknas vid arbeten på kommunal mark. Ett antal sådana nyttjanderättsavtal avseende arbets- och etableringsområden har tecknats med kommunerna under 2020. Enligt sidoavtalen får entreprenaderna inte starta innan nyttjanderättsavtal har tecknats.

Under 2020 tecknades genomförandeavtal med Trafikverket för beröringspunkter mellan tunnelbana till Arenastaden och Trafikverkets anläggningar. Avtalen var en viktig förutsättning för att järnvägsplanen skulle kunna fastställas.

Under 2020 godkände parterna för tunnelbana till Älvsjö en projektplan för planeringsarbetet 2020-2021. Att parterna skulle godkänna projektplanen framgick i den överenskommelse som tecknades 2019 om förskottering av 100 miljoner för att tidigarelägga tunnelbana till Älvsjö.

6 Intern kontroll och regelefterlevnad

6.1 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2022. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden:

- Arbetsmiljö
- Avslut & överlämning
- Styrning/ledning
- Omfattning och förutsättningar
- Omgivningspåverkan
- Produktion
- Projektering
- Samverkan med externa parter
- Tillstånd och avtal
- Upphandling

Inför rapportering av verksamhetsplan för 2022 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts.

Av 25 identifierade och prioriterade risker värderas 11 risker till mycket hög risk (röd) och 14 risker till hög risk (orange). Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet.

Flest risker finns inom området Styrning/ledning och Avslut och överlämning. För område Styrning/ledning ingår regelefterlevnadsrisker och säkerhets- och informationsrisk. Dessa har dock har de ett lägre riskvärde då förvaltningen gör bedömningen av en lägre sannolikhet eftersom ett stort arbete med att tydliggöra styrande dokument, roller och ansvar genomförts. Förvaltningen har fastställt ett styr- och ledningssystem med utsedda processägare som säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs. Ett nätverk är bildat som driver och förvaltar ledningssystemet. Interna revisioner genomförs årligen på särskilt utvalda styrande dokument. Förvaltningen har även under 2021 genomfört utbildningar i delegations- och beslutsordning samt genomfört dilemmaövningar kopplat till uppförandekoden.

Även inom Produktion har risker identifierats och kommer under 2022 fortsätta att hanteras, bland annat den aktuella frågan om tillgång till cement.

I området Upphandling finns fortfarande risker avseende till exempel få eller inga anbud, vilket påverkar tidplanen för utbyggnadens genomförande och medför också kostnader i form av förseningar. Upphandlingarna riskerar även att överprövas, vilket även det ger tids- och kostnadskonsekvenser. Tydliga åtgärder och kontroller med fördelat ansvar har tagits fram för att minimera att riskerna faller ut. Förvaltningen har även inrättat en juridikenhet vilket kommer bidra till ökad

kvalitetssäkring på bland annat förfrågningsunderlagen.

Även området Avslut & Överlämning har flera risker som dock har med genomförda åtgärder under 2021 minskat sannolikheten för att riskerna faller ut. Förvaltningen kommer fortsätta ha en tät dialog med organisation för överlämning. Det är viktigt att arbeta proaktivt tillsammans med trafikförvaltningen och externa parter innan den färdiga anläggningen överlämnas.

6.2 Regelefterlevnad

Informationssäkerhet

Roller, ansvar samt struktur för förvaltningens informationstillgångar fastställts i enlighet med regionens riktlinjer för informationssäkerhet, LS 2016-0646. Ett tydligt informationsägarskap och uttalat ansvar säkerställer att informationen i verksamheten hanteras i enlighet med kraven på åtkomst, riktighet och tillgänglighet. Under 2020 har de flesta informationstillgångarna i verksamheten klassificerats, ett arbete som slutförs under 2021. '

I samband med budget 2022 behandlas regionens *Riktlinjer för informationssäkerhet* ,RS 2020-0148. Förvaltningen kommer efter beslut identifiera och hantera de ändringar som det medför för förvaltningens styrande dokument.

Arbetet med ansvar och roller för att skapa effektiva informationskanaler och ett väl fungerande arbetssätt för säkerhetsfrågor i projekten ska utvecklas vidare.

Ett fortsatt arbete med att utveckla ledningssystem, LIS, för att säkerställa ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med övergripande riktlinjer.

Dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen.

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete samt implementeringen av dataskyddsförordningen görs i Compliance-portalen enligt regionens direktiv och riktlinjer.

Säkerhet

Fortsatt arbete pågår med att utveckla kravställningen för säkerhetsområdet i sin helhet inom ramen för förvaltningens allmänna föreskrifter och övergripande styrande dokument, *Region Stockholms säkerhetsriktlinjer*, LS 1407-0877. Under 2021 fortsätter arbetet med fördjupad analys och implementering av den fastställda gemensamma säkerhetsskyddsanalysen för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Säkerhetsskyddsverksamheten är etablerad i förvaltningen. Roller och ansvar är tydliggjorda och justeringar av formalia är genomförda. Kontinuerligt behov finns av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga projekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering till produktion, innebär avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller

fysiska besök i klassade anläggningar.

Krisberedskap

Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation. Krisledningsfunktionen är implementerad men vid behov uppdateras processer och rutiner.

Krisledningen fortsätter att övas, dels utifrån beslutade roller, processer och rutiner, dels utifrån ett tänkbart scenario tillsammans med projektens olika externa intressenter. Arbetet anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

Antikorruption

Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och regioners vägledning "om mutor och jäv", reviderad 2012-09-01 och Region Stockholms *Riktlinje för anti-korruption och representation,* LS 2016-11-15, fastställd 2016-11-15 och *Region Stockholms Uppförandekod*, LS 2017-1198, fastställd 2019-11-20. Förvaltningens riktlinjer riktar sig till förvaltningens medarbetare. Förutom framtagna riktlinjer sker även utbildning och information som förutom muta och korruption även innefattar jäv. Förebyggande arbete avseende antikorruption och mutor riktas både till den egna beställande organisationen och till förvaltningens leverantörer.

I samband med budget 2022 behandlas regionens *Riktlinjer för anti-korruption och representation*, RS 2020-0266. Förvaltningen kommer efter beslut identifiera och hantera de ändringar som det medför för förvaltningens styrande dokument.

Gentemot leverantörsmarknaden ingår antikorruption som en del i hållbarhetsarbetet, till exempel ingår FN:s deklaration mot korruption i Region Stockholms *Uppförandekod för leverantörer*, LS 1303-0353.

Upphandling och Inköp

Regionstyrelsen reviderade Policy för inköp, LS 2017-1197*,* 2019-06-18 och fastställde *Riktlinje för inköp,* LS 2018-0667, 2019-06-18. Revidering av förvaltningens styrande dokument är genomförd så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Uppförandekod för leverantörer

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen tillämpar i upphandlingar Region Stockholms *Uppförandekod för leverantörer,* LS 1303-0353. Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Vid framställningen av dessa produkter och material kan det finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och anti-korruption. Krav ställs i bygghandlingar för att tydliggöra vad som förväntas av kommande entreprenörer avseende kontroll, uppföljning och åtgärder vid identifierade risker i

leverantörskedjan.

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet samt att uppförandekoden för leverantörer arbetas in i relevanta upphandlingar. Riskanalyser tas fram för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Övriga styrande dokument

I regionfullmäktiges behandling av budget 2022 finns fler reviderade styrande dokument som förvaltningen kommer identifiera och hantera efter beslut om budget. Det avser bland annat *Policy för god ekonomisk hushållning*, RS 2021-0285, *Riktlinjer för resor och möten i tjänsten*, RS 2020-0784, *Finansiella riktlinjer*, RS 2020-0448, *Riktlinjer för investeringar*, RS 2019-0867, *Riktlinjer för ekonomistyrning*, RS 2021-0287.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0685

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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 6
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.3 Information och kommunikation 8
3.4 Övervakning och uppföljning 8

4 Sammanställning av risker 10

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

Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens riktlinje för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.

Riktlinjerna anger att de risker som värderats mycket hög risk och hög risk ska tas med till internkontrollplanen. Att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker sett ur perspektiven ekonomi, säkerhet- och information, operativa risker samt efterlevnadsrisker.

Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. Från ledningens sida innebär detta att förvaltningen nu går in i en tid med nya krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen arbetar med stärkt uppföljning, styrning och återapportering.

Identifiering och analys av risker genomförs i både projekt och per enhet där ett riskregister sammanställs och analyseras. Minst vid varje tertial ska dessa risker följas upp. Vid uppföljning kontrolleras om kontrollerna är utförda, vad de visade samt om åtgärden behöver ändras för att minimera att riskerna faller ut. Samtidigt kan nya risker identifieras och riskregistret kompletteras med åtgärder och ansvariga. Arbetet utförs oftast genom riskworkshops som risksamordnare på respektive projekt/enhet ansvarar för. Rapporteringen sker till avdelningschef som för upp väsentliga risker till förvaltningens ledningsgrupp. Månadsvis- och tertialvis rapporteras väsentliga risker vidare till trafiknämnd och till parterna.

För att säkerställa att förvaltningen har ett fungerande arbetssätt kring risker finns ett nätverk inom förvaltningen med representanter från de olika projekten och avdelningarna. Nätverket träffas inför varje uppföljningsperiod för att fånga upp frågor och vara ett stöd samt efter rapportering där vi ser över eventuella förbättringsområden.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2022. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden:

- Arbetsmiljö
- Avslut & överlämning
- Styrning/ledning

- Omfattning och förutsättningar
- Omgivningspåverkan
- Produktion
- Projektering
- Samverkan med externa parter
- Tillstånd och avtal
- Upphandling

Inför rapportering av verksamhetsplan för 2022 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts.

Av 25 identifierade och prioriterade risker värderas 11 risker till mycket hög risk (röd) och 14 risker till hög risk (orange). Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet.

Flest risker finns inom området Styrning/ledning och Avslut och överlämning. För område Styrning/ledning ingår regelefterlevnadsrisker och säkerhets- och informationsrisk. Dessa har dock har de ett lägre riskvärde då förvaltningen gör bedömningen av en lägre sannolikhet eftersom ett stort arbete med att tydliggöra styrande dokument, roller och ansvar genomförts. Förvaltningen har fastställt ett styr- och ledningssystem med utsedda processägare som säkerställer att styrande dokument, som beskriver krav och arbetssätt, finns framtagna och efterlevs. Ett nätverk är bildat som driver och förvaltar ledningssystemet. Interna revisioner genomförs årligen på särskilt utvalda styrande dokument. Förvaltningen har även under 2021 genomfört utbildningar i delegations- och beslutsordning samt genomfört dilemmaövningar kopplat till uppförandekoden.

Även inom Produktion har risker identifierats och kommer under 2022 fortsätta att hanteras, bland annat den aktuella frågan om tillgång till cement.

I området Upphandling finns fortfarande risker avseende till exempel få eller inga anbud, vilket påverkar tidplanen för utbyggnadens genomförande och medför också kostnader i form av förseningar. Upphandlingarna riskerar även att överprövas, vilket även det ger tids- och kostnadskonsekvenser. Tydliga åtgärder och kontroller med fördelat ansvar har tagits fram för att minimera att riskerna faller ut. Förvaltningen har även inrättat en juridikenhet vilket kommer bidra till ökad kvalitetssäkring på bland annat förfrågningsunderlagen.

Även området Avslut & Överlämning har flera risker som dock har med genomförda åtgärder under 2021 minskat sannolikheten för att riskerna faller ut. Förvaltningen kommer fortsätta ha en tät dialog med organisation för överlämning. Det är viktigt att arbeta proaktivt tillsammans med trafikförvaltningen och externa parter innan den färdiga anläggningen överlämnas.

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

Praktiskt arbete med riskhantering sker i respektive projekt och riskarbetet är kopplat till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

Statusrapportering gällande risker i projekten sker via projektchef till avdelningschef. För staberna sker rapportering via enhetschef till avdelningschef. Avdelningscheferna rapporterar vidare till förvaltningschef på uppföljningsmöten tertialvis.

En juridikenhet har inrättats och beslutsgrindar tillämpas för juridisk granskning. Det syftar till att förbättra kvalitetsgranskning av både formaliafel och andra brister, vilket kan leda till överklaganden.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

Inga väsentliga förändringar under perioden har påtagligt förändrat förutsättningarna för att bedriva arbete med den interna kontrollen inom förvaltningen.

3.2.2 Analys och slutsatser

I förvaltningens internkontrollplan har 25 övergripande risker identifierats och som sammanställts i den interna kontrollplanen. De huvudsakliga riskområdena finns inom avslut och överlämning, ledning och styrning samt upphandling. Riskanalysen visar att riskerna kvarstår men i de flesta fall har förvaltningen inlett ett arbete med åtgärder och kontrollmoment som visar status på riskhanteringen. Många av de risker som återfinns i internkontrollplanen och som i nuläget bedömts att effekten är osäker för planerade och/eller genomförda åtgärder, har i stort sett samtliga med att förvaltningen inte ensam kan råda i risken. Ett nära samarbete med bland annat trafikförvaltningen, som slutligen ska ta över och drifta tunnelbaneanläggningen, är avgörande för att kunna minimera och helst eliminera risken.

Det finns samverkansformer och arbete pågår för att förtydliga och komma överens om överlämningen.

Förvaltningen beskriver i avsnitt 2.2 inom vilka områden som riskerna indelas. Varje risk är även indelad i övergripande riskkategori vilket kan motsvara de nya anvisningarna.

Tabellen nedan visar fördelning per övergripande riskkategori.

Rubrik	Antal av röd	Antal av orange
Arbetsmiljö	**1**	**1**
Regelefterlevnadsrisk		1
Säkerhets- och informationsrisk	1	
Avslut & Överlämning	**1**	**3**
Ekonomisk risk		1
Strategisk risk	1	2
Hållbarhet		**1**
Regelefterlevnadsrisk		1
Ledning/styrning		**4**
Regelefterlevnadsrisk		3
Säkerhets- och informationsrisk		1
Omfattning & Förutsättningar	**1**	
Regelefterlevnadsrisk	1	
Produktion	**2**	**1**
Operativ risk	2	1
Projektering	**1**	**1**
Ekonomisk risk	1	1
Samverkan externa parter	**2**	**1**
Ekonomisk risk	1	
Operativ risk		1
Strategisk risk	1	
Tillstånd och avtal	**1**	**1**
Ekonomisk risk	1	
Strategisk risk		1
Upphandling	**2**	**1**
Operativ risk	2	
Strategisk risk		1
Totalsumma	**11**	**14**

3.3 Information och kommunikation

Förvaltningen har stärkt arbetet med riskarbetet. Identifierade risker och plan för åtgärd kommuniceras tertialvis till trafiknämnden och styrelsen.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Uppföljning

Förvaltningen kommunicerar väsentliga risker till de parter som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan. Till trafiknämnden kommuniceras internkontrollplan med bilagor enligt riktlinjer från regionledningskontoret.

Inom förvaltningen finns ett nätverk med representanter från alla avdelningar.

Utvärdering av arbetssätt och återkoppling sker kontinuerligt.

3.4.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

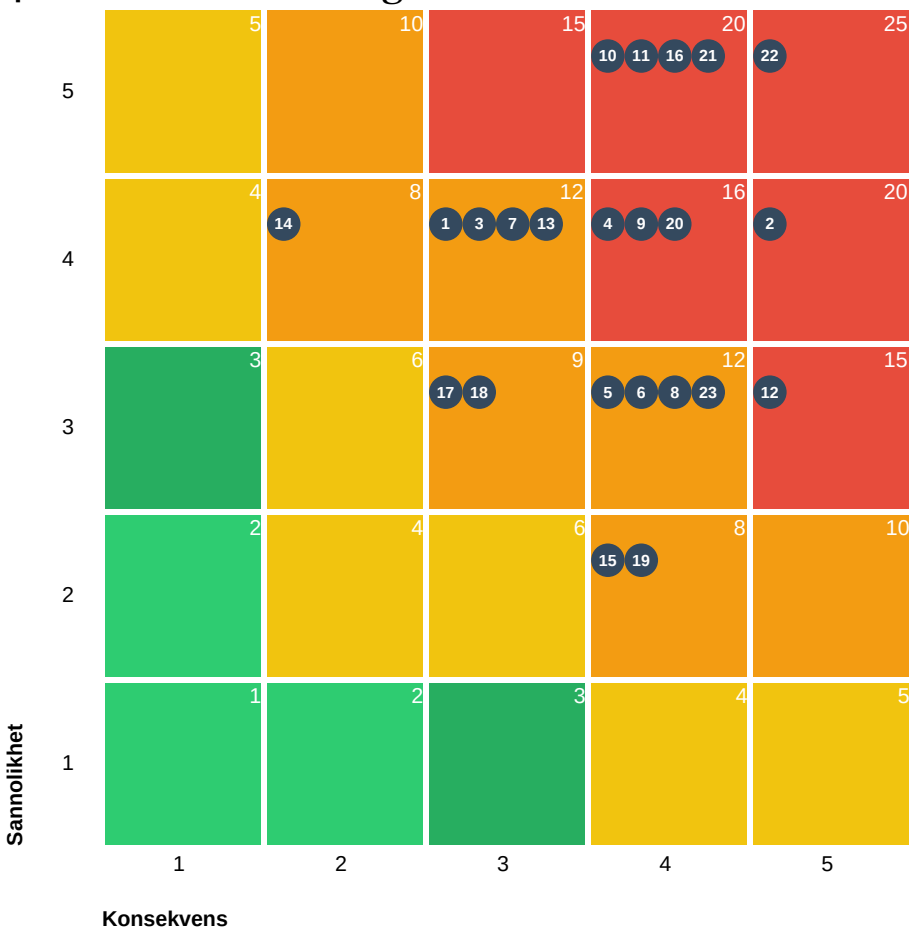
Förvaltningen följer Region Stockholms riktlinje för intern kontroll via arbetet med den interna kontrollplanen samt via framtagen riskhanteringsprocess.

De styrande dokumenten är för förvaltningen ordnade i ett styr- och ledningssystem. Förvaltningen utför inom ramen för bildat nätverk för styr- och ledningssystem en revision årligen på utvalda styrande dokument. Resultat av det rapporteras till verksamhetsberättelsen.

3.4.3 Hantering av brister och avvikelser

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att utveckla den interna kontrollen, via den interna riskhanteringsprocessen, men också via synpunkter från externa revisioner.

4 Sammanställning av risker



10 Mycket hög risk 13 Hög risk | Totalt: 23

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				Riskägare
Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar		1	50147	—	Bristande kravuppfyllnad	**Riskägare** Niklas Bergman
		2	50148	—	Livstidsförlängning Grönt signalsystem	**Riskägare** Niklas Bergman
		3	50149	—	Leveranser, material och tjänster från TF är ej samordnade med FUT	**Riskägare** Niklas Bergman
		4	50150	—	TF saknar medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana	**Riskägare** Niklas Bergman
		5	50169	—	Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte	**Riskägare** Niklas Bergman
		6	50175	—	Försenad markåtkomst	**Riskägare** Niklas Bergman
		7	50176	—	Produktionsstörningar	**Riskägare** Niklas Bergman
		8	50178	—	Otydlighet avseende genomförande överlämning inkl. provning	**Riskägare** Niklas Bergman
		9	50179	—	Höga och/eller få och/eller inga anbud	**Riskägare** Niklas Bergman
		10	50180	—	Överprövade upphandlingar	**Riskägare** Niklas Bergman
		11	70521	—	Hanteringen av sulfidförande berg	**Riskägare** Niklas Bergman
2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta		12	50159	—	Bristande implementering av nya/förändrande krav från myndigheter eller i lag och förordning	**Riskägare** Niklas Bergman
		13	50184	—	Styrande dokument följs inte	**Riskägare** Niklas Bergman

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
		14		50192	Bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen	**Riskägare** Niklas Bergman
		15		50193	Bristande följsamhet mot uppförandekoden	**Riskägare** Niklas Bergman
		16		14299	Allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud	**Riskägare** Niklas Bergman
		17		50155	Otillräcklig klassning av informationstillgångar	**Riskägare** Niklas Bergman
		18		50162	Bristande arbetsförhållanden för utländsk arbetskraft	**Riskägare** Niklas Bergman
		19		70522	Projektet kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen	**Riskägare** Niklas Bergman
Hållbar investeringsutveckling		20		50189	Kalkyl för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram	**Riskägare** Niklas Bergman
		21		50191	Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag	**Riskägare** Niklas Bergman
		22		70518	Indexutvecklingen överskrider intäktsutvecklingen	
		23		70523	Överlämning/mottagning dokumentation inkl. förvaltningsdata saknas (t.ex. BIM)	**Riskägare** Niklas Bergman

	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
Intern struktur (oläst fri kolumn)	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)
2651	Byggentreprenad 7 stationer	7 stationer (Sofia, Hammarby kanal, Gullmarsplan, Slakthuset, Sickla, Järla och Nacka C) Entreprenaden	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	600,000.0 tkr	2022 - Kv2	2024 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
3717	Berg- och anläggningsentreprenad Arenastaden - Södra Hagalund	Arbetstunnel och huvudtunnel.	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1. Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
3727	Bygg, installation, tele, styr (BITS)	Entreprenaden omfattar bygg- och installationsentreprenad Södra Hagalund och Arenastaden	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr	2022 - Kv2	2023 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
3742	BEST montage	Entreprenaden omfattar montagearbeten för ny spåranläggning. Spår- och växelmontage,	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	400,000.0 tkr	2022 - Kv4	2023 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
4715	Betongtunnel Veddesta	Betongtunnel	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1. Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	40,000.0 tkr	2023 - Kv1	2023 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
4744	Signalentreprenad Barkaby	Entreprenaden omfattar signalinstallationer för sträckan Akalla-Barkarby. Signalsystemet är lika det befintliga på blå	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	25,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
4745	Service entreprenad	Drift och underhåll av tillfälliga installationer i anläggningar (VVS mm)	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.98. Övriga entreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		2022 - Kv2	2023 - Kv1	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
4748	Signal utrustning strategisk	För Blå linjen (Barkarby+Söder)	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	150,000.0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
5710	Anslutningsspår Farstagrenen	Bergschakt, huvudsakligen under jord, betongarbeten, servicetunnel, stomkompletteringar samt installationer i	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.2. Bygg- och anläggningsmaterial	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
5740	BEST (Bana, El, Signal och Tele) Utbyggd depå i Högdalen	Entreprenaden omfattar BEST installationer med tillhörande kanalistion samt 33kV kraftkablar, utbyggnad	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	300,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
8715	Anläggningsentreprenad Järla	I uppdraget ingår bergschakt för spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten samt anslutande	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1. Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
9712	Anläggningsentreprenad Sockenplan etapp 2 och Slakthusområdet	Anläggningsarbeten: I uppdraget ingår bergschakt för spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten inkl	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.1. Anläggningsentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr		2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26310	Samordning och Logistik	Samordning och Logistik Söder. BAS-U, Logistik och byggservice.	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.98. Övriga entreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	700,000.0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26611	Vertikaltransporter - Hissar och Höghastighetshissar	Entreprenaden omfattar 21 st vertikalhissar för samtliga 7 stationer på sträckan Kungsträdgården - Nacka/söderort.	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.5. Fastighetsrelaterad teknisk utrustning	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	300,000.0 tkr	2022 - Kv4	2023 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26721	Vertikaltransporter - Rulltrappor Sickla - Nacka	Entreprenaden omfattar 10 st rulltrappor med både lägre och högre lyfthöjd än 30 meter, för samtliga 7 stationer på	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.5. Fastighetsrelaterad teknisk utrustning	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	700,000.0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26722	Vertikaltransporter - Snedbanehissar	Entreprenaden omfattar 12 st snedbanehissar för samtliga 7 stationer på sträckan Kungsträdgården - Nacka/söderort	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.5. Fastighetsrelaterad teknisk utrustning	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	100,000.0 tkr	2022 - Kv2	2023 - Kv1	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26723	Vertikaltransporter - Rulltrappor < 30 m	Entreprenaden omfattar 44 st rulltrappor med lägre lyfthöjd än 30 meter, för samtliga 7 stationer på sträckan	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.5. Fastighetsrelaterad teknisk utrustning	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	700,000.0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26724	Vertikaltransporter - Rulltrappor > 30 m	Entreprenaden omfattar 18 st rulltrappor med högre lyfthöjd än 30 meter, för stationerna Hammarby kanal,	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.5. Fastighetsrelaterad teknisk utrustning	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	350,000.0 tkr	2022 - Kv1	2022 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26726	El/tele/styr	Entreprenaden omfattar El, tele, styr och belysning på samtliga 7 stationer på sträckan Kungsträdgården -	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	800,000.0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
26727	VVS	Entreprenaden omfattar VVS inkl. brand- och tunnelventilation på samtliga 7 stationer och linjen på	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.9. VVS-entreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	1,000,000.0 tkr	2022 - Kv3	2023 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
267110	Bana, mark och strömskena	Sträckan Kungsträdgården - Hammarbykanal + Sofia - Sockeplan. Entreprenaden omfattar spår, strömskena,	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	300,000.0 tkr	2022 - Kv2	2022 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
267120	Bana, mark och strömskena	Sträckan Hammarby Kanal - Nacka. Entreprenaden omfattar spår, strömskena, fränskiljare, gångbana utmed	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	300,000.0 tkr	2022 - Kv2	2022 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
267200	El 400V, Tele	Entreprenaden omfattar både 400 V's installationer (t.ex. belysning, kraftuttag) samt Teleinstallationer (t.ex	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	250,000.0 tkr	2022 - Kv4	2023 - Kv3	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
267310	Signal	Entreprenaden omfattar signalinstallationer för sträckan Kungsträdgården - Nacka samt Sofia-Sockenplan.	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	350,000.0 tkr	2023 - Kv2	2024 - Kv1	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
267400	Montage kanalisation och kabelförläggning	Entreprenaden omfattar montage av kabelstegar och kabelkonsoler i både spår- och servicetunnlar, samt inköp	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)	250,000.0 tkr	2023 - Kv1	2023 - Kv4	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
x	Signal utrustning ej strategisk	För Blå linjen (Barkarby+Söder)	02 Fastighet	2.1 Bygg och fastighet	2.1.3. Byggentreprenader	Lokal upphandling	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)			2022 - Kv2	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

Intern struktur (oläst fri kolumn)	Inlämnande ==> Myndighet	SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)		Koordinator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Exempel; Stefan Perdahl, stefan.perdahl@regionstockholm.se, 070-0038320					Övrig upplysning =>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN
	Titel på upphandling (Fri text)	Beskrivning (Fri text)	Kategori nivå 1 (vv se instruktion flik 2.) Dropdown lista	Kategori nivå 2 Dropdown lista	Kategori nivå 3 Dropdown lista	Samordning Dropdown lista	Upphandlande myndighet (ange egen eller annan) Dropdown lista	Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)	Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv) Dropdown lista	Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) Dropdown lista	Inlämnande myndighet (cell kompletteras automatiskt)

	grön rubrik cell =>	**Indata per efterföljande rader**	
	Intern struktur (olåst fri kolumn)	**Inlämnande ==> Myndighet**	**Serviceförvaltningen**
		Titel på upphandling (Fri text)	**Beskrivning (Fri text)**
	Om behov finns kan kolumnen nyttjas för interna möjligheter.	I titel på upphandligen ledord; vad kommer avtalet att heta?	Beskriv med fördel i vilken veksamhet avtalet gäller. Vid ny- återinvestering vem/vad? (ett flertal intressenter kommer att läsa beskrivningstext)
		Obs! U-plan 2022-2024 omfattar inte avrop, FKU, beställning eller liknande på befitliga avtal.	**Vid önskemål om nytt samordnat objekt, beskriv i denna kolum**.
		Inga s.k SLL Objekt som återfinns i SFU avtalskatalog behöver anges i Serviceförvaltningens u-plan 2022-2024	
		länk till SFU avtalskatalog	

Val av förv/bolag Drop down lista i cellhörn	ator/kontaktperson ==> (namn, e-post adress samt telefon)	Stefan Perdahl, stef
Kategori nivå 1 **Dropdown lista**	**Kategori nivå 2** **Dropdown lista**	**Kategori nivå 3** **Dropdown lista**
1. Start Börja med Katergorinivå 1	**2. Därefter** Kat.nivå 1 som styr kat.nivå 2.	**3. Avsluta** Kat.nivå 2 som styr kat.nivå 3.
		Behov av stöd och hjälp; e-posta till upphandling@sll.se. I rubriken inled med: Upphandlingsplan 2022-2024
		upphandling@sll.se

fan.perdahl@sll.se, 070-0038320

Samordning **Dropdown lista**	**Upphandlande myndighet (ange egen eller annan)** **Dropdown lista**	**Uppskattat årligt avtalsvärde (i tkr)**	**Upphandlingens beräknade startdatum (År-Kv)** **Dropdown lista**
I Regionens Inköpspolicy samt riktlinjer definieras tre upphandlingsformer; - CSU, centralt samordnad upphandling (RFM) - LSU, frivillig lokalt samordnad upphandling - Lokal upphandling (omtattar ett bolag eller förvaltning)		Kolumnen är hårdformaterad i numerisk form. Tusental kronor med en decimal.	Ange år och kvartal. Om tidpunkten är okänd använd n.a i drop down listan.
	Vid önskemål om nytt samordnat avtal, ange vem som utför upphandling i denna kolumn		

4. Instruktion är en olåst excelflik.

Övrig upplysning ==>	Planen kommer att tas/beslutas i FSN	
Avtalets beräknade ibruktagande (År-Kv) **Dropdown lista**	**Inlämnande myndighet** **(cell kompletteras automatiskt)**	
Ange år och kvartal. Om tidpunkten är okänd använd n.a i drop down listan.	Kolumens syfte är för konsolidering till databas med sökfunktion. Kompletteras automatiskt under förutsättning att inlämnande myndiget är anviven i mallens översta rubrikrad.	
Vi önskemål om nytt samordnat avtal, uppskatta när i tiden avtalet behöver vara på plats. Undvik n.a om möjligt.		

Är u-plan 2022-2024 föremål för politiskt beslut/godkännande?

	Samordning
	CSU - Centralt samordnad
	LSU - Lokalt samordnad
	Lokal upphandling

Upphandlande myndighet
Annan myndighet (osäker vilken av nedan)
AB Stockholms Läns Landstings Internfinans
AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Ambulanssjukvården i Storstockholm AB
Danderyds Sjukhus AB
Film Stockholm AB
Folktandvården i Stockholms län AB
Färdtjänstnämnden
Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Karolinska Universitetssjukhuset
Klimat- och hållbarhetsnämnden
Kommunalförbundet Sjukvård och omsorg i Norrtälje
Kulturförvaltningen
Landstingshuset i Stockholm AB
Locum AB
MediCarrier AB
Patientnämndens förvaltning
Regionledningskontoret
Regionrevisorerna
S:t Eriks Ögonsjukhus AB
Serviceförvaltningen
Stockholms läns sjukvårdsområde (SLSO)
Södersjukhuset AB
Södertälje Sjukhus AB
SL Nya Tunnelbanan AB (NTAB)
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Tillväxt- och regionplanenämnden
TioHundra AB
Tobiasregistret AB
Trafikförvaltningen
Trafiknämnden
Vårdens kunskapsstyrningsnämnd
Waxholms Ångfartygs AB

Upphandlingens beräknade startdatum	Avtalets beräknade ibruktagande	
2022 - Kv1	2022 - Kv1	
2022 - Kv2	2022 - Kv2	
2022 - Kv3	2022 - Kv3	
2022 - Kv4	2022 - Kv4	
2023 - Kv1	2023 - Kv1	
2023 - Kv2	2023 - Kv2	
2023 - Kv3	2023 - Kv3	
2023 - Kv4	2023 - Kv4	
2024 - Kv1	2024 - Kv1	
2024 - Kv2	2024 - Kv2	
2024 - Kv3	2024 - Kv3	
2024 - Kv4	2024 - Kv4	
2025	2025 - Kv1	
n.a	2025 - Kv2	
	2025 - Kv3	
	2025 - Kv4	
	2026	
	2027	
	n.a	

. Drop down listor; är en låst excelflik.

upphandlande myndighet återkoppla asap till stefan.perdahl@sll.se

Nr n1	**Kategori nivå 1**	**Nr n2**
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.1
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.2
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.3
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.4
01	Övergripande material och tjänster	1.5
01	Övergripande material och tjänster	1.5
01	Övergripande material och tjänster	1.5
01	Övergripande material och tjänster	1.5
01	Övergripande material och tjänster	1.5
01	Övergripande material och tjänster	1.6
01	Övergripande material och tjänster	1.6
01	Övergripande material och tjänster	1.6
01	Övergripande material och tjänster	1.7
01	Övergripande material och tjänster	1.7

01	Övergripande material och tjänster	1.7
01	Övergripande material och tjänster	1.7
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.8
01	Övergripande material och tjänster	1.9
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.1
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.2
02	Fastighet	2.3
02	Fastighet	2.3
02	Fastighet	2.4
02	Fastighet	2.4
02	Fastighet	2.4
02	Fastighet	2.4
02	Fastighet	2.4
02	Fastighet	2.5
02	Fastighet	2.5
02	Fastighet	2.5
02	Fastighet	2.6.
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.1

03	IT och Kommunikation	3.1
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.2
03	IT och Kommunikation	3.3
03	IT och Kommunikation	3.3
03	IT och Kommunikation	3.3
03	IT och Kommunikation	3.3
03	IT och Kommunikation	3.3
03	IT och Kommunikation	3.4
03	IT och Kommunikation	3.4
03	IT och Kommunikation	3.4
03	IT och Kommunikation	3.5
03	IT och Kommunikation	3.6.
03	IT och Kommunikation	3.7
03	IT och Kommunikation	3.7
03	IT och Kommunikation	3.7
03	IT och Kommunikation	3.8.
04	Fordon	4.1
04	Fordon	4.1
04	Fordon	4.2.
04	Fordon	4.3.
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.4
04	Fordon	4.5
04	Fordon	4.5
04	Fordon	4.5
04	Fordon	4.6
04	Fordon	4.7
04	Fordon	4.7
04	Fordon	4.8
04	Fordon	4.8
04	Fordon	4.9
04	Fordon	4.9
04	Fordon	4.10
04	Fordon	4.10
04	Fordon	4.11
04	Fordon	4.11
04	Fordon	4.12
04	Fordon	4.12
04	Fordon	4.13

04	Fordon	4.13
04	Fordon	4.14
04	Fordon	4.14
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.1
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.2
05	Transporter	5.3
05	Transporter	5.3
05	Transporter	5.3
05	Transporter	5.4
05	Transporter	5.4
05	Transporter	5.4
05	Transporter	5.4
05	Transporter	5.4
06	Facility Management	6.1
06	Facility Management	6.1
06	Facility Management	6.2
06	Facility Management	6.2
06	Facility Management	6.3
06	Facility Management	6.3
06	Facility Management	6.4.
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.5
06	Facility Management	6.6
06	Facility Management	6.6

06	Facility Management	6.6
06	Facility Management	6.6
06	Facility Management	6.6
06	Facility Management	6.7
06	Facility Management	6.7
06	Facility Management	6.8
06	Facility Management	6.8
06	Facility Management	6.9.
06	Facility Management	6.10
06	Facility Management	6.10
06	Facility Management	6.11
06	Facility Management	6.11
06	Facility Management	6.12
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.1
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.2
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.3.
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.4
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.5
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.5
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.6

07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.6
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.7
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.7
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.7
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.7
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.8
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.8
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.8
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.8
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.9
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.9
07	Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsvaror	7.9
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.1
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.1
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.3
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4
08	Läkemedel och tillhörande tjänster	8.99.
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.1
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.2
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.2
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3

09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.8
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.8
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.9
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12

09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.13.
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
09	Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.1

10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.2
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.3
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4

10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4
10	Medicinteknik och relaterade förbrukningsvaror	10.4

Kategori nivå 2	Nr n3
Finansiella tjänster	1.1.1.
Finansiella tjänster	1.1.2.
Finansiella tjänster	1.1.3.
Finansiella tjänster	1.1.4.
Finansiella tjänster	1.1.5.
Finansiella tjänster	1.1.6.
Finansiella tjänster	1.1.7.
Finansiella tjänster	1.1.8.
Finansiella tjänster	1.1.9.
Finansiella tjänster	1.1.99.
Human Resources	1.2.1.
Human Resources	1.2.2.
Human Resources	1.2.3.
Human Resources	1.2.4.
Human Resources	1.2.5.
Human Resources	1.2.6.
Human Resources	1.2.7.
Human Resources	1.2.8.
Human Resources	1.2.9.
Human Resources	1.2.10.
Human Resources	1.2.99.
Kommunikation	1.3.1.
Kommunikation	1.3.2.
Kommunikation	1.3.3.
Kommunikation	1.3.4.
Kommunikation	1.3.5
Kommunikation	1.3.6.
Kommunikation	1.3.7.
Kommunikation	1.3.99.
Konsulttjänster	1.4.1.
Konsulttjänster	1.4.2.
Konsulttjänster	1.4.3.
Konsulttjänster	1.4.4.
Konsulttjänster	1.4.5.
Konsulttjänster	1.4.7.
Konsulttjänster	1.4.8.
Konsulttjänster	1.4.98.
Konsulttjänster	1.4.99.
Övergripande material	1.5.1.
Övergripande material	1.5.1.
Övergripande material	1.5.1.
Övergripande material	1.5.2.
Övergripande material	1.5.3.
Kultur	1.6.1.
Kultur	1.6.2.
Kultur	1.6.3.
Sponsring och avgifter	1.7.1.
Sponsring och avgifter	1.7.2

Sponsring och avgifter	1.7.3
Sponsring och avgifter	1.7.99.
Resor	1.8.1.
Resor	1.8.2.
Resor	1.8.3.
Resor	1.8.4.
Resor	1.8.5.
Resor	1.8.6.
Resor	1.8.7.
Resor	1.8.8.
Resor	1.8.99.
Jordbruk och skogsbruk	1.9.1.
Bygg och fastighet	2.1.1.
Bygg och fastighet	2.1.2.
Bygg och fastighet	2.1.3.
Bygg och fastighet	2.1.4.
Bygg och fastighet	2.1.5.
Bygg och fastighet	2.1.6.
Bygg och fastighet	2.1.7.
Bygg och fastighet	2.1.8.
Bygg och fastighet	2.1.9.
Bygg och fastighet	2.1.10.
Bygg och fastighet	2.1.11.
Bygg och fastighet	2.1.98.
Bygg och fastighet	2.1.99.
Energi	2.2.1.
Energi	2.2.2.
Energi	2.2.3.
Energi	2.2.4.
Energi	2.2.5.
Energi	2.2.6.
Energi	2.2.99.
Fastighetsrelaterade konsulttjänster	2.3.1.
Fastighetsrelaterade konsulttjänster	2.3.99.
Köksutrustning	2.4.1.
Köksutrustning	2.4.2.
Köksutrustning	2.4.3.
Köksutrustning	2.4.4.
Köksutrustning	2.4.99.
Teknisk infrastruktur	2.5.1.
Teknisk infrastruktur	2.5.2.
Teknisk infrastruktur	2.5.99.
Utrustning för textilvård	
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.1.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.2.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.3.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.4.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.5.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.6.
IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.7.

IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa	3.1.99.
IT-Administrativt stöd	3.2.1.
IT-Administrativt stöd	3.2.2.
IT-Administrativt stöd	3.2.3.
IT-Administrativt stöd	3.2.4.
IT-Administrativt stöd	3.2.5.
IT-Administrativt stöd	3.2.6.
IT-Administrativt stöd	3.2.99.
IT-Teknisk plattform	3.3.1.
IT-Teknisk plattform	3.3.2.
IT-Teknisk plattform	3.3.3.
IT-Teknisk plattform	3.3.4.
IT-Teknisk plattform	3.3.5.
IT-Arbetsplats	3.4.1.
IT-Arbetsplats	3.4.2.
IT-Arbetsplats	3.4.3.
IT-Licenser	3.5.1.
Mobila applikationer	
IT-konsulter	3.7.1.
IT-konsulter	3.7.2.
IT-konsulter	3.7.99.
IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik	
Bussar	4.1.1.
Bussar	4.1.2.
Drivmedel	
Fleet Management	
Fordonsunderhåll	4.4.1.
Fordonsunderhåll	4.4.2
Fordonsunderhåll	4.4.3.
Fordonsunderhåll	4.4.4.
Fordonsunderhåll	4.4.5.
Fordonsunderhåll	4.4.6.
Fordonsunderhåll	4.4.7.
Lastbilar	4.5.1.
Lastbilar	4.5.2.
Lastbilar	4.5.3.
Ombyggnad av fordon	4.6.1.
Personbilar	4.7.1.
Personbilar	4.7.2.
Tåg	4.8.1.
Tåg	4.8.2.
Utryckningsfordon	4.9.1.
Utryckningsfordon	4.9.2.
Övriga fordon	4.10.98.
Övriga fordon	4.10.99.
Övriga fordonsrelaterade kostnader	4.11.1.
Övriga fordonsrelaterade kostnader	4.11.99.
Fartyg	4.12.1.
Fartyg	4.12.2.
Spårfordon	4.13.1.

Spårfordon	4.13.2.
Arbetsfordon	4.14.1.
Arbetsfordon	4.14.2.
Drift av kollektivtrafik	5.1.1
Drift av kollektivtrafik	5.1.2
Drift av kollektivtrafik	5.1.2
Drift av kollektivtrafik	5.1.2
Drift av kollektivtrafik	5.1.2
Drift av kollektivtrafik	5.1.3
Drift av kollektivtrafik	5.1.3
Drift av kollektivtrafik	5.1.3
Drift av kollektivtrafik	5.1.3
Drift av kollektivtrafik	5.1.3
Drift av kollektivtrafik	5.1.4
Drift av kollektivtrafik	5.1.4
Drift av kollektivtrafik	5.1.4
Drift av kollektivtrafik	5.1.5
Drift av kollektivtrafik	5.1.5
Drift av kollektivtrafik	5.1.99.
Logistik och transport	5.2.1.
Logistik och transport	5.2.2.
Logistik och transport	5.2.3.
Logistik och transport	5.2.4.
Logistik och transport	5.2.5.
Logistik och transport	5.2.6.
Logistik och transport	5.2.7.
Logistik och transport	5.2.99.
Persontransporter	5.3.1.
Persontransporter	5.3.2.
Persontransporter	5.3.3.
Utryckningstransporter	5.4.1.
Utryckningstransporter	5.4.2.
Utryckningstransporter	5.4.3.
Utryckningstransporter	5.4.4.
Utryckningstransporter	5.4.99.
Avfallshantering	6.1.1.
Avfallshantering	6.1.99.
Bevakning, säkerhet och värdetransporter	6.2.1.
Bevakning, säkerhet och värdetransporter	6.2.99.
Byggservice och underhållstjänster	6.3.1.
Byggservice och underhållstjänster	6.3.99.
Flyttjänster	
Tvätt och textilier	6.5.1.
Tvätt och textilier	6.5.2
Tvätt och textilier	6.5.2
Tvätt och textilier	6.5.2
Tvätt och textilier	6.5.2
Tvätt och textilier	6.5.2
Livsmedel och tillhörande tjänster	6.6.1.
Livsmedel och tillhörande tjänster	6.6.2.

Livsmedel och tillhörande tjänster	6.6.3.
Livsmedel och tillhörande tjänster	6.6.4.
Livsmedel och tillhörande tjänster	6.6.5.
Lokalvård	6.7.1.
Lokalvård	6.7.2.
Möbler	6.8.1.
Möbler	6.8.2.
Outsourcing Facility Management	
Post	6.10.1.
Post	6.10.2.
Markskötsel	6.11.1.
Markskötsel	6.11.2.
Övrigt Facility Management	
Hjälpmedel	7.1.1.
Hjälpmedel	7.1.2.
Hjälpmedel	7.1.3.
Hjälpmedel	7.1.4.
Hjälpmedel	7.1.5.
Hjälpmedel	7.1.6.
Hjälpmedel	7.1.7.
Hjälpmedel	7.1.8.
Hjälpmedel	7.1.9.
Hjälpmedel	7.1.10.
Hjälpmedel	7.1.11.
Hjälpmedel	7.1.99.
Medicinsk grundutrustning	7.2.1.
Medicinsk grundutrustning	7.2.2.
Medicinsk grundutrustning	7.2.3.
Medicinsk grundutrustning	7.2.4.
Medicinsk grundutrustning	7.2.5.
Medicinsk grundutrustning	7.2.6.
Medicinsk grundutrustning	7.2.7.
Medicinsk grundutrustning	7.2.8.
Medicinsk grundutrustning	7.2.9.
Medicinsk grundutrustning	7.2.10.
Medicinsk grundutrustning	7.2.11.
Medicinsk grundutrustning	7.2.12.
Medicinsk grundutrustning	7.2.99.
Diabetesspecifika förbrukningsvaror	
Generella förbrukningsvaror	7.4.1.
Generella förbrukningsvaror	7.4.2.
Generella förbrukningsvaror	7.4.3.
Generella förbrukningsvaror	7.4.4.
Generella förbrukningsvaror	7.4.5.
Generella förbrukningsvaror	7.4.6.
Generella förbrukningsvaror	7.4.7.
Generella förbrukningsvaror	7.4.99.
Inkontinens och stomi	7.5.1.
Inkontinens och stomi	7.5.2.
Nutrition	7.6.1.

Nutrition	7.6.99.
Sårvård och kompression	7.7.1.
Sårvård och kompression	7.7.2.
Sårvård och kompression	7.7.3.
Sårvård och kompression	7.7.99.
Tandvårdsutrustning och förbrukningsmaterial	7.8.1.
Tandvårdsutrustning och förbrukningsmaterial	7.8.2.
Tandvårdsutrustning och förbrukningsmaterial	7.8.3.
Tandvårdsutrustning och förbrukningsmaterial	7.8.4.
Fysioterapiutrustning och material	7.9.1.
Fysioterapiutrustning och material	7.9.2.
Fysioterapiutrustning och material	7.9.3.
Dosdispensering	8.1.1.
Dosdispensering	8.1.2.
Läkemedel	8.2.1.
Läkemedel	8.2.2.
Läkemedel	8.2.3.
Läkemedel	8.2.4.
Läkemedel	8.2.5.
Läkemedel	8.2.6.
Läkemedel	8.2.7.
Läkemedel	8.2.8.
Läkemedel	8.2.9.
Läkemedel	8.2.10.
Läkemedel	8.2.11.
Läkemedel	8.2.12.
Läkemedel	8.2.13.
Läkemedel	8.2.14.
Läkemedel	8.2.15.
Läkemedel	8.2.16.
Läkemedelsförsörjning sjukhus	8.3.1.
Medicinsk gas och tillbehör	8.4.1.
Medicinsk gas och tillbehör	8.4.2.
Medicinsk gas och tillbehör	8.4.3.
Medicinsk gas och tillbehör	8.4.99.
Övriga läkemedelsrelaterade tjänster	
Barn- och ungdomsmedicinska specialiteter	9.1.1.
Bild- och funktionsmedicinska specialiteter	9.2.1.
Bild- och funktionsmedicinska specialiteter	9.2.2.
Enskilda basspecialiteter	9.3.1.
Enskilda basspecialiteter	9.3.2.
Enskilda basspecialiteter	9.3.3.
Enskilda basspecialiteter	9.3.4.
Enskilda basspecialiteter	9.3.5.
Enskilda basspecialiteter	9.3.6.
Enskilda basspecialiteter	9.3.7.
Enskilda basspecialiteter	9.3.8.
Enskilda basspecialiteter	9.3.9.
Enskilda basspecialiteter	9.3.10.
Enskilda basspecialiteter	9.3.11.

Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.1.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.2.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.3.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.4.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.5.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.6.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.7.
Invärtesmedicinska specialiteter	9.4.8.
Kirurgiska specialiteter	9.5.1.
Kirurgiska specialiteter	9.5.2.
Kirurgiska specialiteter	9.5.3.
Kirurgiska specialiteter	9.5.4.
Kirurgiska specialiteter	9.5.5.
Kirurgiska specialiteter	9.5.6.
Kirurgiska specialiteter	9.5.7.
Kirurgiska specialiteter	9.5.8.
Kirurgiska specialiteter	9.5.9.
Kirurgiska specialiteter	9.5.10.
Kirurgiska specialiteter	9.5.11.
Kirurgiska specialiteter	9.5.12.
Laboratoriemedicinska specialiteter	9.6.1.
Laboratoriemedicinska specialiteter	9.6.2.
Laboratoriemedicinska specialiteter	9.6.3.
Laboratoriemedicinska specialiteter	9.6.4.
Laboratoriemedicinska specialiteter	9.6.5.
Neurologiska specialiteter	9.7.1.
Neurologiska specialiteter	9.7.2.
Neurologiska specialiteter	9.7.3.
Neurologiska specialiteter	9.7.4.
Psykiatriska specialiteter	9.8.1.
Psykiatriska specialiteter	9.8.2.
Tandvård	9.9.1.
Tilläggsspecialiteter	9.10.1.
Tilläggsspecialiteter	9.10.2.
Tilläggsspecialiteter	9.10.3.
Tilläggsspecialiteter	9.10.4.
Tilläggsspecialiteter	9.10.5.
Tilläggsspecialiteter	9.10.6.
Tilläggsspecialiteter	9.10.7.
Tilläggsspecialiteter	9.10.8.
Tilläggsspecialiteter	9.10.9.
Tilläggsspecialiteter	9.10.10.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.1.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.2.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.3.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.4.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.5.
Övriga vårdrelaterade tjänster	9.11.99.
Primärvård	9.12.1.
Primärvård	9.12.2.

Primärvård	9.12.3.
Offentliga vårdgivare	
Övriga vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.1.
Övriga vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.2.
Övriga vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.99.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.1.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.2.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.3.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.4.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.5.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.6.
Vårdrelaterade bemanningstjänster	9.15.99.
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.1
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.1
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.1
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.2
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.2
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.2
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.2
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.3
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.3
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.4
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.4
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.4
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.5
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.5
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.5
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.6
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.6
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.7
Medicinteknik Anestesi och intensivvård och rel. förbrukningsvaror	10.1.7
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.1
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.1
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.1
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.2
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.3
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.4
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.4
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.4
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.4
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.5
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.5
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.6

Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.7
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.7
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.8
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.8
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.9
Medicinteknik Bild och Funktion och rel. förbrukningsvaror	10.2.9
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.1
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.1
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.1
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.1
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.2
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.2
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.2
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.2
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.3
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.3
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.3
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.3
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.3
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.4
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.4
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.5
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.5
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.6
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.7
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.7
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.7
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.7
Medicinteknik Operation och rel. förbrukningsvaror	10.3.7
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.1
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.1
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.1
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.1
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.2
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.2
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.3
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.3
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.3
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.4
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.4
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.5
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.5
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.5

Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.5
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.6
Medicinteknik Terapi och diagnostik och rel. förbrukningsvaror	10.4.6

Kategori nivå 3
Banktjänster
Betalkort
Betalterminaler
Finansiell leasing
Försäkring
Inkassotjänster
Outsourcing Redovisning och Finansiella tjänster
Pensionstjänster
Revision
Övriga Finansiella tjänster
Arbetsmiljörelaterad utrustning
Litteratur
Lönetjänster
Avveckling/omstrukturering av personal
Outsourcing Human Resources
Personalvård
Prenumerationer
Rekrytering
Terminalglasögon
Utbildning
Övrigt Human Resources
Marknadsföringstjänster
Marknadsundersökningar
Media och reklam
Mässor och events
Reklamartiklar
Reklambyråer
Trycksaker och Tryckeritjänster
Övrig Kommunikation
Juridiktjänster
Kommunikationskonsulter och skribenter
Konsulter för regional utveckling
Managementkonsulter
Miljörelaterade tjänster
Administrativ bemanning
Språktjänster
Outsourcing Övrigt
Övriga konsulttjänster
Kontor
Kontor
Kontor
Hemnära miljöer
Leksaker
Konstrelaterade tjänster
Konstverk
Kulturtjänster
Kommunala avgifter
Statliga avgifter

Sponsring och bidrag
Övrigt Sponsring och avgifter
Bilpoolstjänster
Flyg
Hotell
Hyrbilar
Konferenser och möten
Resebyråer
Taxi
Tåg och buss
Övrigt resor
Jordbruk och skogsbruk
Anläggningsentreprenader
Bygg- och anläggningsmaterial
Byggentreprenader
Elentreprenader
Fastighetsrelaterad teknisk utrustning
Hyror
Målerientreprenader
Underhåll teknisk utrustning
VVS-entreprenader
Järn-, Bygg- och elhandelsvaror
Byggservice och underhållstjänster
Övriga entreprenader
Övrigt bygg och fastighet
Elektricitet
Energidistribution
Gas
Olja
Vatten och avlopp
Värme och Kyla
Övrigt Energi
Tekniska konsulter
Övriga fastighetsrelaterade konsulttjänster
Kantinvagn
Storköksutrustning
Vagndiskmaskin
Vitvaror
Övrigt köksutrustning
Kraftgenerering
Laddinfrastruktur och tankanläggningar
Övrig teknisk infrastruktur
Utrustning för textilvård
System för Vårdstöd och vårdkontinuitet (kvalitetsledningssystem)
System för Anestesi & Intensivvård
System för Terapi & Diagnostik
System för Bild- och funktion
System för Operation
System för Läkemedel
System för distansrådgivning, Vårdguiden/1177

Övrigt IT-Mjukvara vårdrelaterad och eHälsa
System för Material - tjänsteförsörjning
System för Planering och uppföljning
System för Ekonomi
System för Ärende- och dokumenthantering
System för Digitala kommunikationskanaler
System för Personal- och resursadministration
Övriga IT-Administrativa stöd
Server, Lagring och Applikation (för server/lagring)
Nätkomunikation
Telekomunikation
Annan Kommunikation
Nätverk och Säkerhet
Applikationshantering
Hårdvara
IT-hårdvara MDD-klassificerad
Licenser för system, teknisk plattform och arbetsplats
Mobila applikationer
Resurs
Uppdrag
Övriga IT-konsulter
IT-mjukvara/hårvara och kommunikation för kollektivtrafik
Köp bussar
Leasing bussar
Drivmedel
Fleet Management
Däck-relaterat
Underhåll av övriga fordon
Underhåll rälsburna fordon
Underhåll vägburna fordon
Underhåll spårfordon
Underhåll buss
Underhåll fartyg
Köp lastbil
Leasing lastbil
Hyr lastbil
Ombyggnad av fordon
Köp personbilar
Leasing personbilar
Köp tåg
Leasing tåg
Köp utryckningsfordon
Leasing utryckningsfordon
Köp övriga fordon
Leasing övriga fordon
Besiktning
Övrigt övriga fordonsrelaterade kostnader
Köp fartyg
Leasing fartyg
Köp spårfordon

Leasing spårfordon
Köp arbetsfordon
Leasing arbetsfordon
Busstrafik
Färdtjänst
Färdtjänst
Färdtjänst
Färdtjänst
Sjötrafik
Sjötrafik
Sjötrafik
Sjötrafik
Sjötrafik
Spårtrafik
Spårtrafik
Spårtrafik
Övrig trafik
Övrig trafik
Övrig utrustning och Tjänster
Bud och småtransport
Flygfrakt
Lager- och logistiktjänster, 3PL
Lagerspecifik utrustning
Tullkostnader
Varutransporter
Vägfrakt
Övrigt logistik och transport
Färdtjänst
Sjukresor
Transport av avlidna
Ambulansalarmering
Ambulanstjänster, flyg
Ambulanstjänster, väg
Organ- och blodtransporter
Övrigt Utryckningstransporter
Specialavfallshantering
Övrig Avfallshantering
Lås och skalskydd
Övrig bevakning, säkerhet och värdetransporter
Underhåll hissar och rulltrappor
Övrig byggservice och underhållstjänster
Flyttjänster
Tvättjänster
Textilier
Textilier
Textilier
Textilier
Textilier
Catering och fika
Livsmedel

Patientmåltider
Restaurangdrift
Kaffe- och vendingmaskiner
Städtjänster
Städmateriel
Möbler kontor
Möbler offentlig miljö
Outsourcing Facility Management
Porto
Posthantering
Snöröjning
Trädgårdsskötsel
Övrigt Facility Management
Gåhjälpmedel
Hygienhjälpmedel
Hörhjälpmedel
Kommunikationshjälpmedel
Lyfthjälpmedel
Ortopedtekniska produkter
Peruker
Rullstolar
Sitt- och ligghjälpmedel
Synhjälpmedel
Tränings- och behandlingshjälpmedel
Övriga hjälpmedel
Akutpatientvagnar
Övnings- och simuleringsutrustning
Behandlingsstolar, bänkar och tillbehör
Infusionsställ
Laboratoriespecifik inredning
Madrasser
Rostfria bänkar
Rostfria vagnar
Sjukvårdsbelysning
Strålskydd
Sängar och tillbehör
Vikskärmar
Övriga inventarier
Diabetesspecifika förbrukningsvaror
Vårdrelaterad papper och plast
Kirurgiska instrument
Operationshandskar
Undersökningshandskar
Icke medicinska preventivmedel
Sjukvårdskemikalier
Övnings- och simuleringsutrustning
Övriga generella förbrukningsvaror
Inkontinens
Stomi
Nutritionspumpar med tillhörande förbrukning

Nutrition övrigt
Förbandsartiklar
Sårvård med undertryck
Kompressionsutrustning
Övrig Sårvård och Kompression
Tandvårdsmaterial
Ortodontimaterial
Tandvårdsutrustning
Dentalmöbler och tandläkarinredning
Träningsutrustning
Fysioterapimaterial
Träningsutrustning för bassäng
Slutenvård
Öppenvård
Matsmältningsorgan och ämnesomsättning (ATC-A)
Blod och blodbildande organ (ATC-B)
Hjärta och kretslopp (ATC-C)
Hjärta och kretslopp (ATC-D)
Urin- och könsorgan samt könshormoner (ATC-G)
Systemiska hormonpreparat, exkl. könshormoner och insuliner (ATC-H)
Antiinfektiva medel för systemiskt bruk (ATC-J)
Tumörer och rubbningar i immunsystemet (ATC-L)
Rörelseapparaten (ATC-M)
Nervsystemet (ATC-N)
Antiparasitära, insektsdödande och repellerande medel (ATC-P)
Andningsorgan (ATC-R)
Ögon och öron (ATC-S)
Övrigt (ATC-V)
Vacciner
Radiofarmaka
Läkemedelsförsörjning sjukhus
Flaskor
Medicinsk gas
Tankar
Övrigt medicinsk gas
Övriga läkemedelsrelaterade tjänster
Barn- och ungdomsmedicin (inkl Barn- och ungdomsallergologi, Barn- och ungdomshematologi och onkologi, B
Klinisk fysiologi
Radiologi (inkl Neuroradiologi)
Akutsjukvård
Allmänmedicin
Arbets- och miljömedicin
Hud- och könssjukdomar
Infektionssjukdomar
Klinisk farmakologi
Klinisk genetik
Onkologi
Reumatologi
Rättsmedicin
Socialmedicin

Endokrinologi och diabetologi
Geriatrik
Hematologi
Internmedicin
Kardiologi
Lungsjukdomar
Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
Njurmedicin
Anestesi och intensivvård
Barn- och ungdomskirurgi
Handkirurgi
Kirurgi
Kärlkirurgi
Obstetrik och gynekologi
Ortopedi
Plastikkirurgi
Thoraxkirurgi
Urologi
Ögonsjukdomar
Öron-, näs- och halssjukdomar (inkl. Hörsel- och balansrubbningar och Röst- och talrubbningar)
Klinisk immunologi och transfusionsmedicin
Klinisk kemi
Klinisk mikrobiologi
Klinisk patologi
Klinisk genetik
Klinisk neurofysiologi
Neurokirurgi
Neurologi
Rehabiliteringsmedicin
Barn- och ungdomspsykiatri
Psykiatri (inkl. Rättspsykiatri)
Specialisttandläkare (inkl. Pedodonti, Ortodonti, Parodontologi, Oral kirurgi, Endodonti, Odontologisk radiolog
Allergologi
Arbetsmedicin
Beroendemedicin
Gynekologisk onkologi
Skolhälsovård (medicinska insatser i elevhälsan)
Nuklearmedicin
Palliativ medicin
Smärtlindring
Vårdhygien
Äldrepsykiatri
Psykoterapi
Fysioterapi
Kiropraktik
Medicinsk fotvård
Naprapati
Övrigt vårdrelaterade tjänster
Vårdcentraler
Barnavårdscentraler

Mödravårdscentraler
Offentliga vårdgivare
Tolktjänster
Övriga tandvårdsrelaterade tjänster
Övriga vårdrelaterade tjänster
Läkarsekreterare
Läkare allmänmedicin
Psykiatri
Sjuksköterskor allmänmedicin
Övriga specialistläkare
Specialistsjuksköterskor
Övriga vårdrelaterade bemanningstjänster
Andningshjälpmedel
Andningshjälpmedel
Andningshjälpmedel
Anestesi
Anestesi
Anestesi
Anestesi
Defibrillatorer
Defibrillatorer
Intensivvårdsutrustning
Intensivvårdsutrustning
Intensivvårdsutrustning
Infusionsutrustning
Infusionsutrustning
Infusionsutrustning
Materiel MT Anestesi och intensivvård
Materiel MT Anestesi och intensivvård
Patientövervakning
Patientövervakning
Ultraljud
Ultraljud
Ultraljud
Röntgen
Röntgen
Röntgen
Röntgen
Röntgen
Röntgen
Röntgen
Röntgen
MR
Nuklearmedicin
Nuklearmedicin
Nuklearmedicin
Nuklearmedicin
Kontrastinjektorer
Kontrastinjektorer
Bilddiagnostik

Funktionsdiagnostik
Funktionsdiagnostik
Materiel MT bild och funktion
Materiel MT bild och funktion
Strålterapi
Strålterapi
Miniinvasiv utrustning
Miniinvasiv utrustning
Miniinvasiv utrustning
Miniinvasiv utrustning
Materiel MT Operation
Materiel MT Operation
Materiel MT Operation
Materiel MT Operation
Operationsinventarier
Operationsinventarier
Operationsinventarier
Operationsinventarier
Operationsinventarier
Operationsrobot
Operationsrobot
Operationsinstrument
Operationsinstrument
Implantat
Implantat
Implantat
Implantat
Implantat
Implantat
Implantat
Implantat
Steriliseringsinventarier
Steriliseringsinventarier
Steriliseringsinventarier
Steriliseringsinventarier
Materiel för sterilisering
Generell diagnostik
Generell diagnostik
Generell diagnostik
Generell diagnostik
Klinisk fysiologi
Klinisk fysiologi
Laboratoriemedicin
Laboratoriemedicin
Laboratoriemedicin
Materiel MT Terapi och Diagnostik
Materiel MT Terapi och Diagnostik
Specifikt förlossning och neonatal
Specifikt förlossning och neonatal
Specifikt förlossning och neonatal

Specifikt förlossning och neonatal
Dialys
Dialys

Nr n4	Kategori nivå 4

5.1.1.1.	Bussoperatörer
5.1.2.1.	Färdtjänsttaxi
5.1.2.2.	Närtrafik
5.1.2.3.	Rullstolstaxi
5.1.2.99.	Övrig färdtjänst
5.1.3.1.	Godstrafik sjö
5.1.3.2.	Pendelbåtstrafik
5.1.3.3.	Skärgårdstrafik
5.1.3.4.	Trafikledning sjö
5.1.3.99.	Övrigt Sjötrafik
5.1.4.1.	Lokalbana
5.1.4.2.	Pendeltåg
5.1.4.3.	Tunnelbana
5.1.5.1.	Helikopter
5.1.5.2.	Samarbeten
6.5.2.1.	Arbetskläder sjukvår
6.5.2.2.	Bäddutrustning
6.5.2.3.	Patientkläder
6.5.2.4.	Övriga arbetskläder
6.5.2.99	Övrigt Textilier

10.1.1.1.	CPAP
10.1.1.2.	Ventilatorer
10.1.1.99.	Övriga andningshjälp
10.1.2.1.	Anestesistationer inf
10.1.2.2.	Anestesistationer inj
10.1.2.3.	Förbrukningsvaror In
10.1.2.4.	Förbrukningsvaror In
10.1.3.1.	Förbrukningsvaror
10.1.3.2.	Utrustning
10.1.4.1.	IVA-specifika dialysa
10.1.4.2.	Hjärt- och lungmaski
10.1.4.99.	Övrig intensivvårdsu
10.1.5.1.	Infusionspumpar
10.1.5.2.	Blod/vätskevärmare
10.1.5.99.	Övrig infusionsutrust
10.1.6.1.	Förbrukningsvaror
10.1.6.2.	Utrustning
10.1.7.1.	Pulsoximetri
10.1.7.99.	Övrig patientöverval
10.2.1.1.	Urologiskt ultraljud
10.2.1.2.	Oftalmologiskt ultral
10.2.1.3.	Övrigt ultraljud
10.2.2.1	Datortomografi
10.2.2.2.	Mammografi
10.2.2.3.	Slätröntgen
10.2.2.4.	Genomlysning
10.2.2.5.	C- och G-bågar
10.2.2.6.	Mobil röntgen
10.2.2.7.	Interventionsutrustn
10.2.2.8.	Övrigt röntgen
10.2.3.1.	MR
10.2.4.1.	SPECT/ CT
10.2.4.2.	PET/CT
10.2.4.3.	Förbrukningsvaror n
10.2.4.4.	Övrigt nuklearmedic
10.2.5.1.	MR
10.2.5.2.	DT
10.2.6.99	Övrig bilddiagnostik

10.2.7.1	Förbrukningsvaror fu
10.2.7.2	Utrustning funktions
10.2.8.1.	Förbrukningsvaror M
10.2.8.2.	Utrustning MT bild o
10.2.9.1.	Förbrukningsvaror st
10.2.9.2.	Utrustning strålterap
10.3.1.1.	Endoskopi
10.3.1.2.	Kardiologi
10.3.1.3.	Urologi
10.3.1.99.	Övrig miniinvasiv utr
10.3.2.1.	Diatermi
10.3.2.2.	Sugar
10.3.2.3.	Ultraljudsdissektore
10.3.2.99.	Övrig Materiel MT O
10.3.3.1.	Förbrukningsvaror
10.3.3.2.	Lampor
10.3.3.3.	Mediabryggor
10.3.3.4.	Opeartionsbord
10.3.3.5.	Pendlar
10.3.4.1.	Förbrukningsvaror
10.3.4.2.	Utrustning
10.3.5.1.	Instrument av opera
10.3.5.99.	Övriga operationsins
10.3.6.1.	Cochleaimplantat
10.3.6.2.	Dentala implantat
10.3.6.3.	Neurokirurgiska imp
10.3.6.4.	Ortopediska implant
10.3.6.5.	Rekonstruktiva impl
10.3.6.6.	Thoraximplantat
10.3.6.7.	Ögonimplantat
10.3.6.99.	Övriga implantat
10.3.7.1.	Autoklaver
10.3.7.2.	Disk- och spoldesinfe
10.3.7.3.	Torkskåp
10.3.7.4.	Ultraljudstvätt
10.3.7.5.	Förbrukningsvaror
10.4.1.1.	Öron Näsa Hals
10.4.1.2.	EKG
10.4.1.98.	Övriga Förbruknings
10.4.1.99.	Övrig Utrustning
10.4.2.1.	Förbrukningsvaror
10.4.2.2.	Utrustning
10.4.3.1.	Förbrukningsvaror
10.4.3.2.	Utrustning
10.4.3.3.	Laboratoriekemikali
10.4.4.1.	Förbrukningsvaror
10.4.4.2.	Utrustning
10.4.5.1.	Kuvöser
10.4.5.2.	CTG
10.4.5.98.	Övriga Förbruknings

10.4.5.99.	Övrig Utrustning
10.4.6.1.	Förbrukningsvaror
10.4.6.2.	Utrustning

Beskrivning
Kostnad för Banktjänster
Kostnad för Betalkort
Kostnad för Betalterminaler
Finansiell Leasing
Försäkring
Inkassotjänster
Outsourcing Redovisning och Finansiella tjänster
Pensionstjänster
Revision
Tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Ergonimiprodukter till personal tex ståmattor
Facklitteratur
Lönetjänster
Hjälp till övertalig personal att söka annat jobb
Outsourcing Human Resources
Handledning, gåvor, förtjänsttecken
Prenumerationer på tidskrifter
Platsannonser, utlandsrekrytering av vårdpersonal, rekryteringskonsulter
Utprovning av terminalglaögon till personal
Utbildning till personal, tex AT-ST utbildning
Produkter/tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Företag som utför marknadsundersökningar
Annonsering i dags- och fackpress
Köp av deltagande på mässor och anordnande av events
Profilprodukter, reklamartiklar
Kreativ verksamhet för budskapsframställan
Print, kopiering och tryckeri
Marknadsrelaterade tjänster ej passande i övriga
Juridikkonsulter, advokatbyråer och juridiska databaser
Kommunikationskonsult, konsultstöd för kommunikativa tillgänglighet
Konsulter för regional utveckling
Managementkonsulter, ledarskapskonsulter
Miljöanalyskonsulter
Bemanning administration (ej vårdpersonal)
Översättning av journaltext, skrifter (ej tolkar)
Produkter/tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Pennor, Post-IT, gem, pärmar mm
Papper till skrivare
Blommor, stämplar, konstnärsmaterial och produkter/tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Sortiment som inte är kontor, kök eller vårdrelaterat, ex. IKEA-sortiment
Alla leksaker inkl. give-aways/ små presenter till barn
ex. restaurering av konstverk
Konstverk för offentliga lokaler
ex. musiker, teater
Bidrag till föreningar, klubbar utan betydande motprestation
Övriga kommunala avgifter

Övriga statliga avgifter
Korttidshyra bilar
Flygresor
Hotell
Hyrbilar
Konferenser Och Möten (ej AT och ST-läkarkonferenser, ej boende)
Resebyråer
Taxi
Tåg- och bussresor
ex. foder, vetrinärkostnader, utsäde
Markarbete, stensättning, plattsättning, dränering, grundläggning
Material till egna byggnader för reparationer mm
Ny- och ombyggnad
Elinstallation
Dörröppnare, rörpost
Hyror för lokaler
Målning- och tapetseringsarbeten
Service och reparation av ex. dörröppnare, rörpost mm
Värme, ventilation och sanitet
ex. sanering och hantverkartjänster relaterade till fastighet
Tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Produkter som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Elutgifter
Nätkostnader
Gas för uppvärmning (ej medicinsk gas)
Olja för uppvärmning av fastighet
Vatten och avlopp
Fjärrvärme/kyla
Pellets, biobränsle, sol eller andra produkter och tjänster
Konsulter inom fastighet o entreprenad
Kantinvagn
Rostfria bänkar, diskmaskin till kök, stekbord
Vagndiskmaskin
Kylskåp,frys, diskmaskin, mikrovågsugn
Produkter som ej går att mappa in i övriga subkategorier
Reservkraftverk, vindkraftverk
Laddstolpar för elbil
Ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete inom hälso- och sjukvård
System för Anestesi & Intensivvård
System för Terapi & Diagnostik
System för Bild- och funktion
Operationsplanering
System för Läkemedel
System för distansrådgivning

Övriga system för vårdrelaterad IT-mjukvara
Upphandlingssystem, inköpssystem, e-handelssystem, lager och logistiksystem
BI-system
Ekonomisystem
Ärendehanteringssystem, diarium
System för Digitala kommunikationskanaler
System för Personal- och resursadministration
Övriga system
Lagring med tillhörande tjänster, drift och förvaltning, mobila applikationer
Tjänst WAN, LAN. Fiberförbindelser
Telekommunikation som tjänst, telefonisttjänster
Övrig kommunikation
Drift av applikationer
PC stationär och bärbar, bildskärmar, tunna klienter, telefoner e-tjänstkort mm
Patientnära PC, skärmar mm.
Patientkommunikation, ekonomi, tidsrapportering mm.
Ledning och styrning, Arkitektur, Systemutveckling, BI (Business Intelligence), Test, Drift & infrastruktur, IT-arb
BI, implementering och avveckling, systemutveckling och systemintegration, säkerhet, utredning och analys
Biljettsystem, gps, logistiksystem
Bussfordon
Finansiell lösning av bussfordon
Bränsle för fordon och maskiner
Biladministration
Köp, byte samt förvaring av däck
Reparation/underhåll/tillbehör (verkstadstjänster) av de fordon som inte passar in under de två nivåerna neda
Reparation/underhåll/tillbehör av tåg
Reparation/underhåll/tillbehör (verkstadstjänster) av t.ex. personbilar, skåpbilar, ambulanser, bussar, traktore
Underhåll ex. spårvagnar, rälsbussar
Ex.ombyggnad av ambulans eller ett skåp ska monteras på ett fordon. Ngn form av utrustning/fordonsinredni
Köp av personbil (verksamhetsbilar) ej hyrbilar
Finansiell lösning av personbilar (verksamhetsbilar) ej hyrbilar
Köp av tåg
Finansiell lösning av tåg
Köp av person- och storbilsambulanser, ambulansflyg, ambulansbåtar m.m.
Finansiell lösning av utryckningsfordon
Köp av de övriga fordon som ej passar in i de övriga nivåerna vad gäller köp t.ex. truckar, traktorer, fyrhjulinga
Finansiell lösning av de övriga fordon som ej passar in i de övriga nivåerna vad gäller leasing
Kostnad för besiktning
ex. Vägtullar

Hyllor, packbänkar i egenägda lager
Större transporter ex på pall
Transport av avliden från hem eller allmän plats till bårhus
Utalarmering av räddningstjänst tex ambulansalarmering, samordning av insatser
Flygtransport av patient tex helikoptertransport
Ambulanstransport
Transporter av prover (tex lab prover)
ex stickande , skärande, biologiskt, farligt avfall
Upphämtning av avfall o återvinning
Lås- och skalskydd,Stängsel, inbrottsskydd larm, tillträdesskydd, nycklar, säkerhetsklassade dörrar
Rondering (säkerhet), personskydd, parkeringsövervakning
Service och reparation av varu- och personhissar
Flytt av interiörer, möbler
Tvätt av tex arbetskläder och patientkläder, sängkläder (ej engångs)
Köp hyra av arbetskläder sjukvård
Köp hyra av bäddutrustning
Köp hyra av patientkläder
Köp hyra av övriga arbetskläder
Helhetslösning på leverans av fika, mat, tårtor mm alternativt köp från café, restaurang
Livsmedel till kök, personal och patienter

Helhetslösning på måltider till patient
Drift av restaurang och kök
Hellösning alternativt enbart leasing av kaffemaskiner, dryckesautomater, vattenautomater, vendingmaskiner
Städ och drift av landstingsägda/regionägda lokaler
Städredskap, städutrustning (ej sjukvårdskemialier, diskmedel, tvättmedel)
Möbler till landstingsägda/regionäga lokaler
Möbler till landstingsägda/regionäga lokaler
Outsourcing av tjänst av facility management
distribtion (porto),
Utskriftstjänster, utskick av försändelse, kuvertering, portooptimering
Markskötsel
Markskötsel
Produkter/tjänster som ej går att mappa in i övriga subkategorier
ex. HLR-dockor och anatomiska modeller
Undersökningsbritsar, gynstolar
Provtagningssängar, provtagningsstol, dragskåp
Undersökningslampor
Skärmar inte kläder
Sparkcyklar, pedalhinkar, säckhållare
Blodsockermätare, stickor, lansetter
Förkläden, skyddsrockar, britspapper
Avdelningskvalité instrument
Kondomer, kopparspiraler
Tvättmedel, Rengöring, disk och desinfektionsmedel
Ex. HLR-dockor
Allmäna förbrukningsmateriel såsom brickor, sprutfat, slangar sonder.
TLV-upphandlat i nuläget

Stolar mm
Träningsutrustning till sjukgymnastiken
Gummiband, stödutrustning, tejp, pilatesboll
Västar, flythjälpmedel, hantlar, rockringar, tyngder
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Enligt ATC
Radiofarmaka
Läkemedelsservice, Sjukhusapotek, Tillverkning och beredning
Medicinsk gas
Neonatologi)
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster
Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster

Enligt socialstyrelsens föreskrifter om specialläkartjänster

omedel
fusion
ektion
nfusion
njektion
parater
ner
trustning
tning
Utrustning, förbrukningsmaterial, IT, licenser
kning
jud
ing
uklearmedicin
in

unktionsdiagnostik
diagnostik
IT bild och funktion
ch funktion
rålterapi
Linjäracceleratorer samt kringutrustning
ustning
Både utrustning och förbrukning
Både utrustning och förbrukning
Operationsförbrukning, mössor, munskydd, drapering
Operationskvalité
Borr, såg
Kronor, bryggor
Dura, clips, skelettimplantat
Höft, knä, ryggimplantat som inte går under neuro
Visst skelettimplantat, bröstimplantat
Pacemakers, ICD, aortagrafer, hjärtklaffar
Gråstarrslinser mm
ektorer
Otoskop
varor
Reagenser, biobanksrör mm
Hb och glukosmätare
er
varor

Marknad	Kategoriseringst	Kategori n1 inkl. numrering	LfU-kod
Tjänst	Nordea, Swedbanl	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.1.
Tjänst	Diners club, Ameri	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.2.
Tjänst	Nets, Bims	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.3.
Tjänst	Nordea	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.4.
Tjänst	Landstingens Öms	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.5.
Tjänst	Visma, Arvato	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.6.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.1.7.
Tjänst	Collectum, Pensio	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.8.
Tjänst	PWC, EY och KPM	01 - Övergripande material och tjänster	1.1.9.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.1.99.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.1.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.2.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.3.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.4.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.5.
Produkt/ tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.6.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.7.
tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.8.
tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.9.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.10.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.2.99.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.1.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.2.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.3.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.4.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.5
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.6.
Tjänst, produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.7.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.3.99.
Tjänst	LRF Konsult	01 - Övergripande material och tjänster	1.4.1.
Tjänst	Lokala företag	01 - Övergripande material och tjänster	1.4.2.
Tjänst	Almi	01 - Övergripande material och tjänster	1.4.3.
Tjänst	Sirona, PWC	01 - Övergripande material och tjänster	1.4.4.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.4.5.
Tjänst	Manpower, Proffi	01 - Övergripande material och tjänster	1.4.7.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.4.8.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.4.98.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.4.99.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.5.1.1.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.5.1.2.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.5.1.3.
		01 - Övergripande material och tjänster	1.5.2.
		01 - Övergripande material och tjänster	1.5.3.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.6.1.
Produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.6.2.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.6.3.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.7.1.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.7.2

		01 - Övergripande material och tjänster	1.7.3
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.7.99.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.1.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.2.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.3.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.4.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.5.
Tjänst	Big travel, Resecity	01 - Övergripande material och tjänster	1.8.6.
Tjänst	Lokala företag	01 - Övergripande material och tjänster	1.8.7.
Tjänst	SJ, Nettbus, Swebu	01 - Övergripande material och tjänster	1.8.8.
Tjänst		01 - Övergripande material och tjänster	1.8.99.
Tjänst, produkt		01 - Övergripande material och tjänster	1.9.1.
Tjänst	NCC	02 - Fastighet	2.1.1.
Produkt	Beijer, Ahlsell	02 - Fastighet	2.1.2.
Tjänst	Peab, Skanska, NC	02 - Fastighet	2.1.3.
Tjänst	Midroc	02 - Fastighet	2.1.4.
Produkt	TRP, Hörmann	02 - Fastighet	2.1.5.
Tjänst	Diös	02 - Fastighet	2.1.6.
Tjänst	Lokala måleriföret	02 - Fastighet	2.1.7.
Tjänst	Kone	02 - Fastighet	2.1.8.
Tjänst	Uponor, NCC, Cave	02 - Fastighet	2.1.9.
		02 - Fastighet	2.1.10.
		02 - Fastighet	2.1.11.
Tjänst		02 - Fastighet	2.1.98.
Produkt		02 - Fastighet	2.1.99.
Tjänst	E.ON, Telge energi	02 - Fastighet	2.2.1.
Tjänst	E.ON, Telge energi	02 - Fastighet	2.2.2.
Tjänst	AGA, Air-liquide ga	02 - Fastighet	2.2.3.
Tjänst		02 - Fastighet	2.2.4.
Tjänst	Lokala vatten- och	02 - Fastighet	2.2.5.
Tjänst	Lokala energibolag	02 - Fastighet	2.2.6.
Produkt/ tjänst		02 - Fastighet	2.2.99.
Tjänst		02 - Fastighet	2.3.1.
Tjänst		02 - Fastighet	2.3.99.
Produkt		02 - Fastighet	2.4.1.
Produkt		02 - Fastighet	2.4.2.
Produkt		02 - Fastighet	2.4.3.
Produkt	ELON, Electrolux H	02 - Fastighet	2.4.4.
Produkt		02 - Fastighet	2.4.99.
Tjänst	ABB	02 - Fastighet	2.5.1.
Produkt/ tjänst		02 - Fastighet	2.5.2.
Produkt/ tjänst		02 - Fastighet	2.5.99.
Produkt		02 - Fastighet	2.6.
Tjänst	TakeCare, WebCar	03 - IT och Kommunikation	3.1.1.
Tjänst	T5, CCC, TDOC, Fra	03 - IT och Kommunikation	3.1.2.
Tjänst	Laboratoriesystem	03 - IT och Kommunikation	3.1.3.
Tjänst	Sectra RIS, PAF, Bi	03 - IT och Kommunikation	3.1.4.
Tjänst	Orbit	03 - IT och Kommunikation	3.1.5.
Tjänst	Läkemedelstjänste	03 - IT och Kommunikation	3.1.6.
Tjänst	Vårdguiden/1177	03 - IT och Kommunikation	3.1.7.

Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.1.99.
Tjänst	Clockwork, Visma	03 - IT och Kommunikation	3.2.1.
Tjänst	Diver, SAS, Clicwie	03 - IT och Kommunikation	3.2.2.
Tjänst	Raindance, Agress	03 - IT och Kommunikation	3.2.3.
Tjänst	EDIT (platina), 360	03 - IT och Kommunikation	3.2.4.
Tjänst	SiteVision	03 - IT och Kommunikation	3.2.5.
Tjänst	Heroma, Visma Pe	03 - IT och Kommunikation	3.2.6.
Tjänst	Exv. Utbildningssy	03 - IT och Kommunikation	3.2.99.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.3.1.
Tjänst	Inexchange, Tieto,	03 - IT och Kommunikation	3.3.2.
Tjänst, prod	Telia, Tele2, Vertis	03 - IT och Kommunikation	3.3.3.
Tjänst	Rakel	03 - IT och Kommunikation	3.3.4.
Tjänst, prod	Hårdvara LAN, Ant	03 - IT och Kommunikation	3.3.5.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.4.1.
Produkt		03 - IT och Kommunikation	3.4.2.
Produkt		03 - IT och Kommunikation	3.4.3.
Tjänst	Atea	03 - IT och Kommunikation	3.5.1.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.6.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.7.1.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.7.2.
Tjänst		03 - IT och Kommunikation	3.7.99.
Tjänst, produkt		03 - IT och Kommunikation	3.8.
Produkt	Återförsäljare av -	04 - Fordon	4.1.1.
Tjänst	Återförsäljare av -	04 - Fordon	4.1.2.
Produkt	OK Q8, Circle K, ST	04 - Fordon	4.2.
Tjänst	Automile, AddMol	04 - Fordon	4.3.
Tjänst/prod	Euromaster, olika	04 - Fordon	4.4.1.
Tjänst/prod	Mekonomen, Bilte	04 - Fordon	4.4.2
Tjänst/prod	Swedtrac RailServi	04 - Fordon	4.4.3.
Tjänst	Mekonomen, Bilte	04 - Fordon	4.4.4.
Tjänst		04 - Fordon	4.4.5.
Tjänst		04 - Fordon	4.4.6.
Tjänst		04 - Fordon	4.4.7.
Produkt		04 - Fordon	4.5.1.
Tjänst		04 - Fordon	4.5.2.
Tjänst		04 - Fordon	4.5.3.
Tjänst, produkt		04 - Fordon	4.6.1.
Produkt		04 - Fordon	4.7.1.
Produkt		04 - Fordon	4.7.2.
Produkt		04 - Fordon	4.8.1.
Produkt		04 - Fordon	4.8.2.
Produkt		04 - Fordon	4.9.1.
Produkt		04 - Fordon	4.9.2.
Produkt		04 - Fordon	4.10.98.
Produkt		04 - Fordon	4.10.99.
Tjänst		04 - Fordon	4.11.1.
Tjänst, produkt		04 - Fordon	4.11.99.
Produkt		04 - Fordon	4.12.1.
Produkt		04 - Fordon	4.12.2.
Produkt		04 - Fordon	4.13.1.

Produkt		04 - Fordon	4.13.2.
Produkt		04 - Fordon	4.14.1.
Produkt		04 - Fordon	4.14.2.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.1.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.2.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.2.2.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.2.3.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.2.99.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.3.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.3.2.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.3.3.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.3.4.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.3.99.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.4.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.4.2.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.4.3.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.5.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.1.5.2.
Tjänst, produkt		05 - Transporter	5.1.99.
Tjänst	Ups, Leverera.nu,	05 - Transporter	5.2.1.
Tjänst		05 - Transporter	5.2.2.
Tjänst	OneMed, Apoteke	05 - Transporter	5.2.3.
Produkt		05 - Transporter	5.2.4.
Tjänst		05 - Transporter	5.2.5.
Tjänst	Schenker, DHL, Po	05 - Transporter	5.2.6.
Tjänst		05 - Transporter	5.2.7.
Tjänst	Cykelbud	05 - Transporter	5.2.99.
Tjänst	Taxi, buss	05 - Transporter	5.3.1.
Tjänst	Taxi, buss	05 - Transporter	5.3.2.
Tjänst	Fonus, Memento	05 - Transporter	5.3.3.
Tjänst	SOS alarm	05 - Transporter	5.4.1.
Tjänst	SAA, Samverkansa	05 - Transporter	5.4.2.
Tjänst		05 - Transporter	5.4.3.
Tjänst	MLT	05 - Transporter	5.4.4.
Tjänst		05 - Transporter	5.4.99.
Tjänst		06 - Facility Management	6.1.1.
Tjänst	Suez, Stena, Rangs	06 - Facility Management	6.1.99.
Tjänst, produkt		06 - Facility Management	6.2.1.
Tjänst	Securitas, Avarn, L	06 - Facility Management	6.2.99.
Tjänst, pro	Kone	06 - Facility Management	6.3.1.
Tjänst, produkt		06 - Facility Management	6.3.99.
Tjänst		06 - Facility Management	6.4.
Tjänst	Berendsen, Textili	06 - Facility Management	6.5.1.
Produkt		06 - Facility Management	6.5.2.1.
Produkt		06 - Facility Management	6.5.2.2.
Produkt		06 - Facility Management	6.5.2.3.
Produkt		06 - Facility Management	6.5.2.4.
		06 - Facility Management	6.5.2.99
Tjänst, produkt		06 - Facility Management	6.6.1.
Produkt	Martin & Servera,	06 - Facility Management	6.6.2.

Tjänst, pro	Fazer, Sodexo, Eur	06 - Facility Management	6.6.3.
Tjänst, pro	Fazer, Sodexo, Eur	06 - Facility Management	6.6.4.
Tjänst, pro	Jobmeal, Selecta	06 - Facility Management	6.6.5.
Tjänst	ISS, Coor, Sodexo	06 - Facility Management	6.7.1.
Produkt	Kontorab, Alloffice	06 - Facility Management	6.7.2.
Produkt	Kinnarps,	06 - Facility Management	6.8.1.
Produkt	Kinnarps,	06 - Facility Management	6.8.2.
Tjänst, pro	Veolia, Coor, Cave	06 - Facility Management	6.9.
Produkt	Idata, Strålfors	06 - Facility Management	6.10.1.
Tjänst	Postnord, Bring	06 - Facility Management	6.10.2.
Tjänst		06 - Facility Management	6.11.1.
Tjänst		06 - Facility Management	6.11.2.
Tjänst, produkt		06 - Facility Management	6.12
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.1.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.2.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.3.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.4.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.5.
Tjänst, produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.6.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.7.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.8.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.9.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.10.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.11.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.1.99.
Produkt	Oscar Medtec	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.1.
Produkt	Medema och Hera	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.2.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.3.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.4.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.5.
Tjänst, pro	Care of Sweden, A	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.6.
Produkt	Oscar instrument	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.7.
Produkt	Sjöbloms, Oscar In	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.8.
Produkt	Merivaara	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.9.
Produkt	ScanFlex Medical	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.10.
Produkt	Care of Sweden, A	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.11.
Produkt	Silentia	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.12.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.2.99.
Produkt	Abbott Diabetes, (	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.3.
Produkt	Mediq, OneMed, A	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.1.
Produkt	Instrumenta, IM M	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.2.
Produkt	Mölnlycke, Bröder	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.3.
Produkt	OneMed, Mediq, F	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.4.
Produkt	RFSU, Bayer	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.5.
Produkt	Mediq, Staples, Oc	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.6.
		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.7.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.4.99.
Produkt	OneMed, Abena, A	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.5.1.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.5.2.
Produkt	Fresenius, Nutricia	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.6.1.

Produkt	Fresenius, Nutricia	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.6.99.
Produkt	OneMed, Mölnlyc	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.7.1.
Produkt	Smith & Nephew,	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.7.2.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.7.3.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.7.99.
Produkt	ApoEX, Forsberg D	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.8.1.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.8.2.
Produkt	Plandent	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.8.3.
		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.8.4.
Produkt	Medema, Fysioline	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.9.1.
Produkt	Caropharma, Dent	07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.9.2.
Produkt		07 - Vårdrelaterad utrustning och förbrukningsva	7.9.3.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.1.1.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.1.2.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.1.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.2.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.3.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.4.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.5.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.6.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.7.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.8.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.9.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.10.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.11.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.12.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.13.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.14.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.15.
Produkt	Mallincrodt, GE	08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.2.16.
Tjänst		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.3.1.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4.1.
Produkt	AGA, Air-liquide ga	08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4.2.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4.3.
Produkt		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.4.99.
Tjänst		08 - Läkemedel och tillhörande tjänster	8.99.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.1.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.2.1.
Tjänst	Även köp utanför	09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.2.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.6.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.7.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.8.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.9.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.10.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.3.11.

Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.6.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.7.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.4.8.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.6.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.7.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.8.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.9.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.10.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.11.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.5.12.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6.4.
		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.6.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.7.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.8.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.8.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.9.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.6.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.7.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.8.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.9.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.10.10.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.11.99.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12.2.

Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.12.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.13.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.14.99.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.1.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.2.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.3.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.4.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.5.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.6.
Tjänst		09 - Vård- och tandvårdsrelaterade tjänster	9.15.99.
Produkt	Techno Systems, P	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.1.1.
Produkt	Techno Systems, V	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.1.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.1.99.
Produkt	Dräger	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.1.
Produkt	Dräger	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.2.
Produkt	B Braun, Mediplas	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.3.
Produkt	OneMed, B Braun,	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.4.
Produkt	Vingmed, Laerdal	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.3.1.
Produkt	Vingmed, Philips	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.3.2.
Produkt	Fresenius, Baxter	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.4.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.4.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.4.99.
Produkt	B Braun, BD	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.5.1.
Produkt	Salubrious, Timik,	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.5.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.5.99.
Produkt	Smiths medical, B	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.1.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.1.2.
Produkt	Dräger	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.1.2.99.
Produkt	Boston scientific, M	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.1.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.1.2.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.1.3.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.1
Produkt	GE, Philips, Siemer	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.2.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.3.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.4.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.5.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.6.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.7.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.2.8.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.3.1.
Produkt	Malincroth	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.4.1.
Produkt	Siemens, GE, Philip	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.4.2.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.4.3.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.4.4.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.5.1.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.5.2.
		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.6.99

Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.7.1
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.7.2
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.8.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.8.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.9.1.
Produkt	Elekta, Varian, C-r	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.2.9.2.
Produkt	Karl Storz, Olympu	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.1.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.1.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.1.3.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.1.99.
Produkt	Kungshusen, Medt	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.2.1.
Produkt	Meddela, Medipla	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.2.2.
Produkt	Ex Harmonic från J	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.2.3.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.2.99.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.3.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.3.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.3.3.
Produkt	Maquet	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.3.4.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.3.5.
Produkt	Intuitive Surgical	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.4.1.
Produkt	Intuitive Surgical	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.4.2.
Produkt	Stille, B Braun, Inst	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.5.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.5.99.
Produkt	Cochlear	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.2.
Produkt	Stille, JnJ	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.3.
Produkt	Stryker, JnJ, Zimm	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.4.
Produkt	JnJ, Promeduc	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.5.
Produkt	Abbott, Medtronic	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.6.
Produkt	Alcon	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.7.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.6.99.
Produkt	Getinge, AD Medic	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.7.1.
Produkt	Getinge, AD Medic	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.7.2.
Produkt	Getinge, AD Medic	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.7.3.
Produkt	Getinge	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.7.4.
Produkt	Mediplast, Vingme	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.3.7.5.
Produkt	AJ Medical	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.1.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.1.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.1.98.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.1.99.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.2.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.2.2.
Produkt	Beckman, Agilent	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.3.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.3.2.
Produkt	Histolab	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.3.3.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.4.1.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.4.2.
Produkt	Pulmicare	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.5.1.
Produkt	Vingmed	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.5.2.
Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.5.98.

Produkt		10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.5.99.
Produkt	Fresenius, Baxter	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.6.1.
Produkt	Fresenius, Baxter	10 - Medicinteknik och relaterade förbrukningsva	10.4.6.2.