

# 2022 års redovisning av regeringsuppdraget Mobilitet som en tjänst

## Innehåll

Bakgrund.....	2
Omvärldsbevakning mobilitet som en tjänst .....	2
Demonstrationsprojekt av en bytespunkt.....	5
Status.....	5
Resultat.....	5
Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt.....	5
PM En undersökning om behovet av digital infrastruktur bytespunkter och mobilitetshubbar .....	6
Lärdomar .....	6
Vision, styrning och effekter.....	7
Status.....	7
Resultat.....	7
Kartläggning.....	7
Planerade aktiviteter .....	9
Föredragande och samråd.....	10

## Bakgrund

Den 21 mars 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser som avser mobilitet som en tjänst. Uppdraget är uppdelat i två delprojekt, demonstrationsprojekt av en bytespunkt och gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster som avslutades 2021. Under hösten 2021 startade uppdraget nya aktiviteter inom vision, styrning och effekter av kombinerad mobilitet. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2023 samt årligen redovisa en lägesrapport senast 31 mars. Lägesrapporten ska beskriva status för:

- Demonstrationsprojektet om minst en bytespunkt som stödjer Mobilitet som tjänst samt en beskrivning av resultat och lärdomar t.o.m. redovisningstillfället
- Aktiviteter inom vision, styrning och effekter samt en beskrivning av resultat t.o.m. redovisningstillfället

Förra året redovisade Trafikverket status och resultat från det teoretiska demonstrationsprojektet som genomfördes tillsammans med aktörer i Linköping C, samt resultaten från förstudien nationell åtkomstpunkt, aktiviteter inom nationell biljett- och betalstandard och resenärsbehovsanalys framtida mobilitet. I och med redovisningen avslutas delprojektet gemensam nationell åtkomstpunkt.

Nedan följer lägesrapporteringen för år 2022 uppdelat på delprojektet demonstrationsprojekt av en bytespunkt och aktiviteterna inom vision styrning och effekter, samt en uppdatering av omvärldsbevakningen inom området mobilitet som tjänst.

## Omvärldsbevakning mobilitet som en tjänst

Intresset för mobilitet som tjänst är fortsatt stort och det finns flertalet piloter och utvecklingsprojekt inom ämnet som testas i Sverige och Europa. I piloterna finns en mix av stora och små företag, offentliga och privata aktörer. Till skillnad från andra initiativ som ofta utgår från ett större geografiskt område, som exempelvis en stadsdel eller en stad, utgår Trafikverkets demonstrationsprojekt i enlighet med regeringens uppdrag från en bytespunkt. De exempel som lyfts i detta PM utgår inte från en enskild bytespunkt utan täcker ett större geografiskt område.

Mobilitet som en tjänst framhävs ofta som ett mer hållbart mobilitetsalternativ, eftersom användarna delar på resurserna i stället för att äga dem själva. Tanken är att mobilitet som en tjänst ska premiera hållbara trafikslag (gång, cykel och kollektivtrafik). När bilåkandet behövs så görs det företrädesvis genom samåkning, för att minska ensamåkandet i bil. Trots intresset och den stora mängden pilotprojekt är kombinerad mobilitet fortfarande under utveckling, och det är snarare en nischföreteelse antingen i pilotform eller i uppbyggnadsfas.

Det finns ännu ingen bred, stabil, självklar grund för tjänster inom kombinerad mobilitet att existera. Gemensamt för de olika initiativen är att de ofta hamnar i en skärningspunkt mellan det privata näringslivet och den offentliga sektorn. För vem äger egentligen resenären och vem har rätt att påverka vilket trafikslag som

Skapat av  
Jonna Bäckström och Clas Roberg

Dokumentdatum  
2022-03-23

slutkonsumenten väljer? Det finns svåra utmaningar att lösa, som att skapa en fungerande affärsmodell, värde för användarna och samhället men också förde aktörer som tidigare inte samarbetat med varandra.

### Urval av initiativ i Sverige

I februari 2021 meddelade Ubigo att man avvecklar sin tjänst i Stockholm. Detta beroende av pandemins effekter både för Ubigo och dess investerare. KomILand, ett försök att testa kombinerad mobilitet på landsbygd har valt att pausa piloten på grund av rådande pandemi. Travis är en etablerad mobilitetstjänst sedan 2019 i Stockholmsregionen som tillhandahålls av Nobina. Under hösten 2021 lanserade Travis en ny biljettyp, ”flexbiljetten 10/30”, en biljett som fungerar 10 valfria dagar under en 30-dagarsperiod. Denna biljettyp finns endast hos Travis och inte i SL-trafikens utbud.

Under 2018-2020 testades mobilitetsprojektet LIMA (Lindholmen Integrated Mobility Arena) för samtliga som jobbar på och i närheten av Lindholmen, Göteborg. Syftet var att undersöka hur kombinerade transportlösningar ska kunna bidra till ett mer hållbart arbetspendlande. De viktigaste lärdomarna och insikterna från projektet är;

- För att kombinerad mobilitet ska bli ett hållbart alternativ så behöver kollektivtrafiken vara en ryggrad i systemet
- Idag begränsas möjlighet till delad mobilitet av rådande lagstiftning samt
- Starkast intresse för tjänsten har uttryckts från fastighetsutvecklare i urbana miljöer (deras motiv är att ersätta parkeringsplatser i nybyggnadsområden)

I Linköping genomfördes ett samarbetsprojekt med syfte att utveckla en tjänst (MaaS-app) för kombinerat resande tillsammans med det kommunalägda fastighetsbolaget Sankt Kors, kommunens parkeringsbolag Dukaten och Östgötatrafiken. Tjänsten, Zapp skulle lanseras under sommaren 2021 men på grund av pandemins effekter så fanns det inte ekonomisk uthållighet hos teknikleverantören som byggde plattformen för tjänsten.

### Urval av initiativ i Europa

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) är Tysklands största kommunala lokaltrafikbolag och förutom att tillhandahålla traditionell kollektivtrafik i huvudstaden Berlin, så har BVG också valt att ta en tydlig och aktiv roll i utvecklingen av kombinerad mobilitet. BVG erbjuder sedan 2019 appen Jelbi, världens mest omfattande mobilitetstjänst avseende antalet integrerade transportleverantörer med ca 40 000 fordon i flottan. Projektet har drivits i syfte att erhålla kunskap om kombinerad mobilitet och skapa underlag för beslut kring huruvida denna typ av tjänst ska fortsätta vara en del av BVG-erbjudandet. BVG Jelbi är mer än en digital tjänst, den är ett helt ekosystem som inkluderar fysiska stationer över hela Berlin, där byten från kollektivtrafik till delad mobilitet möjliggörs.

I Nederländerna upphandlade Ministry of Infrastructure and Water Management som är ansvariga för landets mobilitet, ett ramavtal med 24 utvalda parter som ansvarar för sju nationella pilotprojekt inom olika områden för mobilitet som tjänst.

Skapat av  
Jonna Bäckström och Clas Roberg

Dokumentdatum  
2022-03-23

Piloterna testar tjänster mot olika målgrupper, B2B, pendling över gränsen till Tyskland, Belgien eller MaaS på landsbygd. Utgångspunkten är att det är marknaden som ska utveckla mobilitetstjänster, det ska inte ske på statlig nivå. Piloterna pågår under 2022 för att sedan utvärderas.

### **Mobilitetshubbar på nyordlistan 2021**

Mobilitetshubb är med i Språkrådets nyordslista för 2021, *mobilitetshubb: anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas*. Mobilitetshubbar kan definieras som den fysiska speglingen av en kombinerad mobilitetstjänst. De funktioner som finns i tjänsten måste också demonstreras på en fysisk yta. Flera kommuner, till exempel Linköping, Lund och Helsingborg, har byggt mobilitetshubbar under 2021, oftast i anslutning till nya stadsdelar. Under en överskådlig framtid behövs det även upprättas plats att parkera den privata bilen, men om resandet i framtiden främst ska ske med delade transporter istället för privatägda så behövs denna typ av fysisk uppställningsplats (mobilitetshubbar) där de går att kombinera olika färdmedel.

### **Pandemin har skapat en viss osäkerhet hur resandet kommer se ut i framtiden**

Pandemin har gjort det tydligt hur pass viktig kollektivtrafiken är för städer, både i Sverige och internationellt. När många inte kan – eller vill – åka kollektivt ökar pressen på väg och gatunätet. Det finns inga tecken på att biltrafiken minskar. Kollektivtrafiken har på ett unikt sätt påverkats under pandemin. När restriktionerna lättar och samhället öppnar upp kommer världen inte att se ut som förr. Det innebär stora utmaningar, men också möjligheter, för hur transportsystemet och framtidens kollektiva resande utformas. Undersökningar visar att resenärerna övergått till att åka bil, cykla eller gå. Elsparkcykel är fortfarande ett ganska nytt inslag i trafiksystemet och skapar fortsatt debatt. Det är intressant att undersöka vilka resor elsparkcyklarna ersätter, och resenärer verkar uppskatta den tillgänglighet och flexibilitet som de erbjuder. Tillfälliga cykelbanor har varit ett sätt att möta nya vanor och det finns nu flera exempel på städer som snabbt bygger ut sitt cykelvägnät för att klara ett ökat antal cyklister och för att avlasta kollektivtrafiken som klarar inte samma kapacitet med den fysiska distanseringen som krävs. London förbereder för en tiodubbling av antalet cyklister och Paris ska bygga 650 kilometer nya cykelvägar.

Pandemin har förändrat resandet ett antal gånger under 2021 med olika restriktioner beroende av smittläget. Andelen som väljer bil har ökat mot hur det såg ut innan pandemin. Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men de förändringar som uppstod inom resandet under 2021 hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå.

# Demonstrationsprojekt av en bytespunkt

## Status

I september 2021 publicerade Trafikverket rapporten *Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt*<sup>1</sup>. I rapporten redovisas genomförandet av ett teoretiskt demonstrationsprojekt av bytespunkten Linköping C, med syfte att öka kunskapen om olika aktörers påverkan vid utvecklingen av en bytespunkt som främjar delningstjänster och mobilitet som en tjänst. Inom ramen för projektet är demonstrationen av en teoretisk karaktär med fokus på att i samverkan med berörda aktörer besvara frågeställningarna i uppdraget. I och med publicering och redovisning av rapporten har Trafikverket genomfört ett demonstrationsprojekt av en bytespunkt enligt uppdragets anvisningar.

Under hösten 2021 påbörjades ett arbete med att undersöka och lyfta lärdomar från ett antal internationella och nationella aktiviteter om behov av digital infrastruktur och data för att en mobilitetshubb eller bytespunkt ska stödja mobilitet som en tjänst. Resultatet sammanställdes i ett PM som kommer att publiceras under mars 2022.

## Resultat

### Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt

Under arbetet med det teoretiska demonstrationsprojektet för Linköping C har det tydliggjorts att förutsättningarna kommer skilja sig åt på olika bytespunkter, då kommunen och fastighetsägaren har en avgörande roll i utvecklingen av bytespunkten. Projektet redovisade följande slutsatser för att utveckla en bytespunkt som möjliggör mobilitet som en tjänst:

- Utveckling av bytespunkter behöver anpassas efter lokala förutsättningar
- Nya mobilitetstjänster ska komplettera traditionella färdmedel
- Komplettera den kommunala trafikhierarkin för att inkludera delningstjänster
- Kommunen bör leda samverkan med relevanta aktörer för att utveckla bytespunkten
- Behov av att ta fram generella principer för att anpassa tillträde till bytespunkten för mobilitetstjänster
- Etablera parkeringsytor med flexibla villkor för användning
- Utveckla ett piktogram för delningstjänster
- Behov av beteendepåverkande åtgärder för att synliggöra mobilitetstjänster
- Marknadsföring är underordnat resenärsinformation
- Mobilitet som en tjänst är till för resenären
- Digital infrastruktur för mobilitet som en tjänst är i en utvecklingsfas

<sup>1</sup> Trafikverket 2021, Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt. Publikationsnummer: 2021:151

Slutsatser från projektet är att Trafikverket inte bör ha den ledande rollen i utveckling och drift av en bytespunkt som stödjer mobilitet som en tjänst. Trafikverket bör däremot medverka i samverkan med övriga ingående aktörer för att bistå med expertis och kunskap inom området, samt för att bidra till en enhetlig utveckling av bytespunkten som främjar mobilitet som en tjänst. Trafikverket har ett ansvar för det grafiska skyltprogrammet för järnvägens kärnfunktion. Fastighetsägare använder sig av Trafikverket skyltprogram i hela stationshuset där det är relevant att utveckla och inkludera ett piktogram för delningstjänster. Trafikverket har även ett fortsatt ansvar för den digitala informationen och infrastruktur för järnvägstrafiken.

## PM En undersökning om behovet av digital infrastruktur bytespunkter och mobilitetshubbar

Detta PM avser att komplettera rapporten Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt genom att undersöka behovet av digital infrastruktur vid utveckling av bytespunkter och mobilitetshubbar som ska möjliggöra mobilitet som en tjänst. Intervjuer genomfördes med aktörer från städerna Oslo, Berlin och Utrecht samt Sverige för att lyfta lärdomar från pågående arbete med etablering av mobilitetshubbar samt övergripande arbete och förhållningssätt vid utveckling av digital infrastruktur för mobilitet som en tjänst.

Med utgångspunkt i resultatet från genomförda intervjuer samt litteraturgenomgång så finns det i dagläget inget behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur vid en bytespunkt för att möjliggöra mobilitet som en tjänst. Den digitala infrastrukturen runt en bytespunkt är inte avgörande för resenärens användning av en MaaS-tjänst. Den viktigaste funktionen för en bytespunkt och mobilitetshubb är att vara en fysisk plats där byte mellan färdmedel kan ske, och denna funktionalitet upprätthålls även utan digitalt stöd. Ingen av de intervjuade aktörerna har uttryckt behov av att utveckla digital infrastruktur specifikt kopplat till en bytespunkt eller mobilitetshubb. Det är snarare behovet av standarder för digital infrastruktur generellt hos en MaaS-tjänst.

Slutsatsen från genomförd undersökning är att för utveckling av en bytespunkt eller mobilitetshubb som möjliggör mobilitet som tjänst är den fysiska infrastrukturen det primära. Trafikverkets roll i utveckling och drift av digital infrastruktur vid en bytespunkt inte är avgörande för framdriften av mobilitet som en tjänst. Det kan dock komma att förändras över tid, då området fortfarande är under utveckling.

## Lärdomar

Projektet har valt att genomföra ett teoretiskt demonstrationsprojekt, då det anses vara den lämpligaste metoden för att besvara frågeställningarna i uppdraget. På grund av den pandemi som pågått från våren 2020 så har det kollektiva resandet minskat drastiskt, vilket är ytterligare en anledning till att ett teoretiskt demonstrationsprojekt genomfördes. I och med publicering och redovisning av rapporten har Trafikverket genomfört ett demonstrationsprojekt av en bytespunkt enligt uppdragets anvisningar.

Det är komplext att utreda den digitala infrastrukturen som krävs för att en bytespunkt ska möjliggöra mobilitet som en tjänst. En slutsats från rapporten

*Teoretiskt demonstrationsprojekt av en bytespunkt* var att det är utmanande att besvara frågan vilken digital infrastruktur som krävs för att en bytespunkt ska möjliggöra mobilitet som en tjänst. I det efterföljande arbetet *PM En undersökning om behovet av digital infrastruktur bytespunkter och mobilitetshubbar* var syftet att tydliggöra om det fanns några internationella, eller nationella exempel på behov av digital infrastruktur vid bytespunkter och mobilitetshubbar som möjliggör mobilitet som en tjänst. Slutsatsen från PM:et var att det i dagsläget inte finns något behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur vid en bytespunkt för att möjliggöra mobilitet som en tjänst.

Resultaten avseende den digitala infrastrukturen vid bytespunkter kan förklaras med att området mobilitet som en tjänst fortfarande är i en uppbyggnads- och pilotfas. Under pågående pandemi är fokus för många aktörer att överhuvudtaget överleva med sin verksamhet. Det finns ännu ingen bred, stabil eller självklar grund för MaaS-tjänster att existera, på så sätt än mindre fokus på att definiera vilken digital infrastruktur som behövs vid bytespunkter eller mobilitetshubbar.

## Vision, styrning och effekter

### Status

I slutet av 2021 initierades ett uppdrag kring vision, styrning och effekter av kombinerade mobilitetstjänster. Utgångspunkten för uppdraget är att utveckling av kombinerade mobilitetstjänster kommer att utvecklas även utan myndigheters medverkan eller samverkan, och därför är det viktigt att myndigheter tidigt är med och påverkar inriktningen för framtidens transportsystem. Detta för att stimulera en utveckling som gynnar uppställda samhällsmål, driver den nödvändiga transformationen av transportsystemet mot hållbara tjänster och för att undvika en utveckling där nya tjänster motverkar målsättningar kring exempelvis rättvisa, framkomlighet och klimat. Det kommer vara avgörande att definiera vilka spelregler som ska gälla och hur ska Sverige förhålla sig till nya tjänster och aktörer. Aktörer som i många fall kommer vara globala och där tjänster utformas utifrån en global spelplan.

Arbetet har inletts med en kartläggning och nulägesanalys. Ett 20-tal intervjuer har genomförts med nyckelindivider som på olika sätt arbetat inom området eller på andra sätt följt och eller berörts av arbetet med kombinerad mobilitet i Sverige. Inom ramen för detta arbete har även ett urval av andra branscher studerats, inom vilka mer eller mindre omfattande systemtransformationer ägt rum. Dessa branscher är utbildning, finans och hälsa.

Utifrån resultaten i denna inledande fas har ett antal aktiviteter utkristalliserats som ligger till grund för den fortsatta planeringen av uppdraget.

### Resultat

#### Kartläggning

Skapat av  
Jonna Bäckström och Clas Roberg

Dokumentdatum  
2022-03-23

Kombinerad mobilitet är ett område som på olika sätt påverkas av en rad större samhällstrender. Här kan nämnas klimatomställningen av transportsystemet, pandemins effekter på mobilitet, icke-resan, elektrifieringen samt delningsekonomin. Kombinerad mobilitet kan i många fall ses som en viktig komponent i dessa trender, men det är idag inte alltid tydligt på vilket sätt och i vilken utsträckning kombinerad mobilitet bidrar till utvecklingen inom dessa områden.

Det är nu 10 år sedan begreppet kombinerad mobilitet och dess engelska motsvarighet MaaS (Mobility as a service) etablerades. Visionerna och ambitionerna för området var inledningsvis mycket omfattande, och speglade sig ofta i de omfattande transformationer av andra branscher som möjliggjorts genom smarta telefoner och digitalisering. En teknisk integration av mobilitetstjänster beskrevs ofta som något som dramatiskt skulle förändra vår konsumtion av persontransporter, på motsvarande sätt som precis då skedde inom exempelvis strömningstjänster för musik och film. På många sätt har de piloter och försök som genomförts sedan dess blottlagt komplexa strukturella utmaningar inom området. Framgångarna i att skapa hållbara och skalbara tjänster över tid, har i många fall uteblivit. Utifrån vår analys av andra branscher som genomgått omfattande systemtransformationer är detta inte på något sätt unikt, utan reflekterar snarare komplexiteten i förändring av sociotekniska system. Bestående och skalbara förändringar kräver att många delar av systemet genomgår förändring och under processens gång sker ofta justeringar av de ursprungliga förslagen till lösningar.

De piloter som genomförts inom området har adresserat vissa av de utmaningar som identifierats, men har i hög utsträckning fokuserat på teknisk realiserbarhet snarare än strukturella förutsättningar för att realisera de ursprungliga visionerna kring att erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till den privatägda bilen.

I de intervjuer som genomförts med nyckelindivider inom kombinerad mobilitet i Sverige, lyfts att piloterna genomförts utan en tydlig plan för vad resultatet ska användas till och vilka beslutsfattare som är mottagare av resultat. Fokus har heller inte heller legat på skalbara koncept eller andra geografier än urbana miljöer. Piloterna har vidare saknat ett tillräckligt djup när det gäller komplexiteten kring beteendeförändring.

Vidare framkommer omfattande strukturella utmaningar kring ansvar och roller på både regional, kommunal och nationell nivå, samt en avsaknad av nationell vision och framtidsbild för delade persontransporter.

I studien av andra branschers transformation har en fördjupad analys genomförts kring drivkrafter till förändring, på vilket sätt politiska reformer och offentliga aktörer påverkat utvecklingen samt vilka utmaningar som uppstått under processens gång. Några av de centrala insikterna från denna analys är:

- **”Driv till förändring finns sällan hos etablerade aktörer”**. Det är tydligt hur etablerade aktörer och existerande strukturer sällan har förmågan till en radikal transformation. Detta kan exempelvis bero på utmaningar att byta affärslogik men det framkommer även stora utmaningar kopplat till arbetssätt, kompetens och styrning.



Skapat av  
Jonna Bäckström och Clas Roberg

Dokumentdatum  
2022-03-23

- **”Politiken kan göra skillnad”**. I flera fall är politiska beslut och reformer avgörande för transformation av ett område eller bransch. Det framkommer dock även hur mindre uttalade förändringar ofta haft stor betydelse, exempelvis i hur myndighetsstrukturen organiserats, typ av arbetssätt inom myndigheterna samt kompetenssammansättningen.
- **”Revolutionera kundupplevelsen”**. Att tydligt identifiera sin kund och på ett genomgripande sätt förbättra kundens upplevelse är ofta en stor del av drivkraften i de transformationer som analyserats. På detta sätt har kunder blivit ambassadörer för transformationen och på olika sätt bidragit till att avlägsna strukturella hinder och utmaningar.

## Planerade aktiviteter

Utifrån resultatet av kartläggningsfasen har ett antal konkreta aktiviteter identifierats som planeras att genomföras inom ramen för det fortsatta arbetet.

- **Digital infrastruktur för delad mobilitet.** (Q2-Q3 2022). Det finns idag en rad frågetecken och utmaningar kring den digitala infrastrukturen för delad mobilitet. Detta påverkar utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster i Sverige, då det innebär otydligheter kring spelplanen för nya och etablerade aktörer inom området. Detta arbete syftar till att ge en ”kartbild” över området i Sverige, genomfört arbete, relevanta EU-initiativ och ambitionerna på europeisk nivå för detta område. Arbetet ska resultera i ett PM samt aktörsdiskussion.
- **Styrning av mobilitet.** (Q2-Q4 2022). Inom ramen för detta arbete undersöks hur mobilitet styrs i Sverige idag. Arbetet inbegriper fördjupade dialoger med regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner kring deras syn på sitt uppdrag samt vilka uppdrag som finns på nationell nivå inom området. Eventuella brister med avseende på utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster identifieras. Arbetet ska resultera i ett PM samt aktörsdiskussion.
- **Vision för mobilitet.** (Q2 2022 – Q1 2023). Detta arbete syftar till att ta fram ett framtidsscenario för mobilitet i Sverige där nödvändig utveckling av det sociotekniska systemet kring mobilitet belyses. Arbetet ska genomföras i nära samverkan med det strategiska innovationsprogrammet DriveSweden och nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2.
- **Konferens framtidens delade mobilitet.** (Q2 2022 - Q1 2023). Stödja genomförandet av en internationell konferens som adresserar framtiden för kombinerade mobilitetstjänster. Detta arbete sker i nära samverkan med det strategiska innovationsprogrammet DriveSweden och nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. Konferensen syftar till att spegla Sveriges arbete inom området mot relevanta aktörer/regioner samt att stimulera ett ömsesidigt erfarenhetsutbyte.

Skapat av  
Jonna Bäckström och Clas Roberg

Dokumentdatum  
2022-03-23

## Föredragande och samråd

Föredragande för denna promemoria har varit utredare Jonna Bäckström. Ärendet har föredragits chefen för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl och generaldirektör Roberto Maiorana. De som deltagit i den slutliga beredningen är avdelningschef Marie Hagberg-Backlund samt enhetschef Petter Åsman.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana.

Dokumentegenskaper: Skapat av Jonna Bäckström och Clas Roberg Ärendenummer TRV 2019/40528, Dokumentdatum 2022-03-23, Dokumenttyp PM.