

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer
TN 2014-0243

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
+4686861651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2013-04-29, punkt 4

Anskaffning av spårfordon för regional tågtrafik

Ärendebeskrivning

Beslut om anskaffning av spårfordon för den regionala tågtrafik som ska etableras inom ramen för Samverkansavtal om utveckling av regional tågtrafik i Östra Mellansverige inklusive borgensåtagande avseende anskaffningen.

Beredning av ärendet har skett i samråd med landstingsstyrelsens förvaltning och AB Stockholms läns landstings internfinans. Ärendet är avstämt mot landstingets finanspolicy.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 14 april 2014
Trafiknämndens beslut den 11 mars 2014, "Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige" (TN 2014-0103)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

- att ge AB Transitio i uppdrag att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning genom avrop från leveransavtal i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande,
- att ge AB Transitio i uppdrag att genomföra finansieringsupphandling avseende spårfordonen, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,
- att teckna borgen såsom för egen skuld för upphandlad finansiering till ett värde om högst 2 000 miljoner kronor,
- att ge Mälardalstrafik MÅLAB AB i uppdrag att gentemot AB Transitio företräda landstinget i arbetet med att anskaffa, förvalta och utveckla spårfordonen med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- att godkänna att Mälardalstrafik MÅLAB AB såsom hyrestagare ingår hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen,
- att ge trafiknämnden i uppdrag att från och med budgetår 2017 beakta ett årligt planerat underskott om upp till 60 miljoner kronor motsvarande landstingets andel i Mälartrafikens förväntade underskott i budget för trafiknämnden,
- att via landstingsbidraget till trafiknämnden täcka det planerade underskottet enligt föregående att-sats,
- att ge trafiknämnden i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utreda behovet av integration av landstingets verksamhet inom Mälardalstrafik MÅLAB AB i trafiknämndens ansvarsområde och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelsen och nämnder samt bolagsordning och ägardirektiv för berörda bolag,

dels besluta

- att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

I Samverkansavtal om utveckling av den regionala tågtrafiken i Östra Mellansverige, som behandlades vid trafiknämndens sammanträde den 11 mars 2014 och som väntas undertecknas under våren 2014, anges att parterna i avtalet tillsammans ska anskaffa och tillhandahålla fordon för trafik i Mälardalen.

För Stockholms läns landstings del innebär detta, i enlighet med den föreslagna trafikplanen framlagd i marsärendet, att motsvarande 14 spårfordon samt därtill hörande andel i pool av högvärdeskomponenter och specialutrustning behöver anskaffas. Anskaffningen föreslås ske genom att landstinget uppdrar åt AB Transitio att anskaffa och hyra ut fordonen till Mälardalstrafik MÅLAB AB ("MÅLAB").

Bakgrund

I december 2013 ingick företrädare för landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, en förhandlingsöverenskommelse om att

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

verka för att parterna ingår ett samverkansavtal om utveckling av den regionala tågtrafiken i Mälardalenregionen samt fatta erforderliga beslut om allmän trafikplikt.

Vid sammanträde den 11 mars 2014 beslutade trafiknämnden föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna att landstinget ingår samverkansavtalet samt att överlämna befogenhet åt MÄLAB att ingå avtal om allmän trafik avseende regional tågtrafik i Mälardalenregionen. Nämnden fattade också beslut om allmän trafikplikt avseende den aktuella trafiken. Samtliga parter förväntas fatta beslut om att ingå samverkansavtalet under våren 2014.

I samverkansavtalet anges att anskaffning av fordon ska ske genom att parterna efter förslag från MÄLAB anskaffar fordon genom avrop från AB Transitios kommande ramavtal avseende leverans av spårfordon (i förslag till beslut benämnt "leveransavtalet"). Fordonen ska därefter kunna hyras ut till MÄLAB, till en från en regional kollektivtrafikmyndighet utsedd part eller direkt till en trafikutövare för en självkostnadshyra. Respektive part i samverkansavtalet kan välja att antingen själv stå för ägande och finansiering av sin andel av fordonsflottan, eller uppdra åt Transitio att anskaffa fordonen. Inledningsvis ska anskaffning ske till de fyra linjer som bedömts sakna förutsättningar att bedrivas med företagsekonomisk lönsamhet, vilka i stort motsvarar de banor på vilka MÄLAB idag har trafikavtal.

Styrelsen för MÄLAB beslutande vid sammanträde den 19 mars 2014 att uppmana ägarna att anskaffa fordon i enlighet med det kommande samverkansavtalet. I merparten av länen, Stockholms län inbegripet, antas fullmäktigebehandling av samverkansavtalet kunna ske parallellt med behandling av beslut om fordonsanskaffning.

Om fordonen

Kraven på de fordon som ska anskaffas har specificerats i ett projekt som drivs av Transitio på MÄLAB:s uppdrag, benämnt AMT-projektet (AMT *förk.* Avrop MÄLAB Tåg i Bergslagen). Kraven fastställdes av MÄLAB:s styrelse i december 2013. Kraven på AMT-fordonen skiljer sig från kraven på de fordon som SL använder i pendeltågstrafiken. Jämfört med pendeltågstrafiken har regionaltågstrafiken avsevärt längre resor både vad gäller avstånd och tid, uppemot 100 kilometer eller en timme per resa. Det finns samtidigt större relationer med reslängder uppemot två timmar. Förhållandena ställer krav på t ex toalett och arbetsbord. Samtidigt blir passagerarutbytet något mindre, vilket gör att tåget kan ha färre dörrar och smalare gångtytor. Trafiken bedrivs vidare i kapacitetsmässig konkurrens med fjärrtågstrafiken samtidigt som uppehållsmönstret är glesare, som regel en station per kommun. Fordonen behöver därför ha en topphastighet på 200 km/h. Kraven på snabb acceleration och retardation kan däremot ställas lägre än för ett renodlat pendeltågsfordon.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I stort kan kraven på AMT-fordonen sägas motsvara de fordon av typen Regina och X40 (SJ:s dubbeldäckare) som idag nyttjas för regionalstågtrafiken i delar av Mälardalen och i stora delar av övriga Sverige.

Överväganden

Den nytta som uppstår genom den regionala tågtrafiken beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet, främst under avsnitt *4.1.4 Länsöverskridande kollektivtrafik*. I avsnittet beskrivs att den regionala tågtrafiken ska bidra till ett bättre vardagsresande, att transporterernas miljöbelastning minskar och att transportsystemet blir mer energineffektivt och trafiksäkert. För att möjliggöra detta beskrivs en vision om ett storregionalt stomnät som möjliggör vardagsresande mellan såväl större som mindre orter i Stockholm – Mälarenregionen som mot anslutande län. För att göra detta möjligt ska trafiken utformas enligt vedertagna principer för stomtrafik, vilket innebär fasta linjesträckningar, enhetligt uppehållsmönster och enkla, styva tidtabeller. Beskrivningarna i trafikförsörjningsprogrammet är här likartade med de övriga län och ligger också till grund för det förslag till genomförande som berörda län nu är på väg att besluta om.

Anskaffning av fordon är en förutsättning för genomförandet av den trafik som landstinget tillsammans med övriga parter föreslår etablera och vidmakthålla. Den nuvarande trafiken på de aktuella bansträckorna bedrivs idag till övervägande del med äldre lokdragna personvagnar, vilka inte är lämpliga för regional kollektivtrafik med många uppehåll och krav på tillgänglighet för personer med funktionshinder. Det faktum att fordonen ägs av SJ har också inverkat negativt på möjligheten att upphandla trafiken i effektiv konkurrens, vilket hållit tillbaka regionens vilja och möjligheter att utveckla trafiken.

Den modell som tagits fram där parterna gemensamt anskaffar och tillhandahåller fordon till trafiksystemet tryggar en långsiktig fordonsförsörjning och säkerställer möjligheten till konkurrens i kommande upphandlingar. Modellen är i princip densamma som sedan tidigare tillämpats i andra regionala tågssystem i Sverige såsom Öresundståg, Norrtåg och Tåg i Bergslagen.

Projekt drift

Avrops- och leveransprojekt etableras av Transitio med grund i de avtal om anskaffning av spårforon som tecknas mellan de sex beställande länen och Transitio. Beställarna uppdrar i sin tur åt MÄLAB att företräda parterna i förhållande till Transitio vad avser fordonsanskaffningen. Landstinget och övriga parter kommer att ges insyn och inflytande i projektet genom arbetet i samägda MÄLAB.

Grundbeställning

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Totalt behöver 42 fordon motsvarande Regina-klassen eller X40 anskaffas för trafiken i Etapp 1. Därutöver kommer fyra befintliga fordon som tillhandahålls av Landstinget Västmanland att nyttjas. Fördelningen av fordon mellan parterna anges i samverkansavtalet och är framräknad utifrån andel fordonskilometer i respektive län. För Stockholms läns landstings del innebär detta en anskaffning av motsvarande 14 fordon. Om avrop görs av fordon med större sittplatskapacitet kan det totala antalet fordon komma att justeras ner något. Slutligt förslag till beslut om antal fordon, inom ramen för parternas beslut föreslås lämnas av MÅLAB:s styrelse och bekräftas genom de avtal som sedermera ska tecknas mellan parterna och AB Transitio.

Utöver själva fordonen anskaffas en andel i en pool av högvärdeskomponenter och specialutrustning samt finansiering.

Optioner

Utöver grundbeställning ska avropet innehålla optioner för ytterligare fordon för utökning av trafiken samt för att vid behov även kunna trafikera de sträckor som hittills bedömts kunna trafikförsörjas av operatör med egna fordon. Storlek på optioner föreslås fastställas av MÅLAB:s styrelse. Beslut om kommande avrop av optioner fordrar dock särskilda beslut hos berörda parter.

Tidplan

Förutsatt att beslut om avrop fattas hos alla parter under våren 2014 förutsätts Transitio kunna genomföra avropet under hösten/vintern 2014/2015. De första fordonen förväntas därmed kunna sättas i trafik under år 2017.

Upphandlingsstrategi

Anskaffning av fordonen görs via avrop från Transitios kommande ramavtal avseende leverans av spårfordon. Ramavtalet upphandlas för närvarande i konkurrens i enlighet med lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Avrop från ramavtalet kommer att kunna göras av Transitio eller annan avropsberättigad. Vid avrop från ramavtalet sker en förnyad konkurrensutsättning av vissa villkor angivna i ramavtalet.

Upphandling av såväl ramavtal som avrop har görs utifrån en funktionell kravställning där leverantören ska påvisa att de ställda funktionella kraven uppfylls. Det förväntade utfallet av ramavtalet är avtal med tre fordonsleverantörer, vilka tillhandahåller grundfordon som i avropet modifieras för att uppfylla beställarens krav. I detta ingår att anpassa t ex inredning efter krav utifrån förväntad restid, antal dörrar, flexutrymmen, topphastighet mm.

Utvärderingsmodellen för avropet regleras i stora delar i ramavtalet och baseras på modellen som användes vid SL:s upphandling av nya tunnelbanevagnar av

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

typen C30. Modellen premierar pris och kvalitetsegenskaper på storleksmässigt likvärdigt sätt i syfte att påvisad kvalitet ska få tillräckligt genomslag i utvärderingen. Utvärderingen av kvalitet avser såväl teknisk som kommersiell kvalitet. I utvärdering av pris tas hänsyn till LCC (life cycle cost, *sv livscykelkostnad*) i vilken ingår såväl fordonspris som underhålls- och driftskostnader.

För att säkerställa en god kvalitet i projektet är betalningsplanen "baktung", där leverantören under projektets gång successivt erhåller betalning på basis av framgångsrika delleveranser.

Ägande och finansiering

Vid anskaffning av spårfordon till SL-trafiken har AB Storstockholms Lokalktrafik ("AB SL") vanligen valt att själv äga sina fordon och svara för finansiering. Sådan egen finansiering av fordonen är möjlig men skulle kräva att fordonen upptas i investeringsplanen. Nedan följer en kort redogörelse för de fördelar respektive nackdelar med ägande baserat på egen finansiering:

Styrkor:

- + Uppskattas ge en årlig lägre finansieringskostnad om 1,5 - 3 miljoner kronor jämfört med att finansiera via extern part.
- + Administrationen att införskaffa finansiering via AB SLL Internfinans blir billigare och effektivare då organisationen redan finns på plats.

Svagheter:

- Fordonen ingår inte i landstingets ordinarie inomlänskollektivtrafik utan ska gå i regionaltrafiken. Det innebär att fordonen inte kommer att vara en del av AB SL:s trafik utan av det samägda MÄLAB.
- Egen finansiering skulle öka omsättningen inom trafiknämndens verksamhetsområde och därmed leda till högre försäkringskostnader då ansvars- och terroristförsäkringarna baseras på omsättningen för trafiknämndens verksamhetsområde.

För dessa fordon föreslås istället att anskaffningen görs genom att landstinget uppdrar åt Transitio att svara för ägande och finansiering. Denna modell bedöms som mest lämplig i det här fallet, eftersom fordonen ska ingå i en pool tillsammans med övriga parter fordon och utvecklas och förvaltas av MÄLAB och Transitio. För anskaffningsprojektet underlättar det ifall det i förhållande till fordonsleverantören finns så få motparter som möjligt. I dagsläget bedöms att den absoluta merparten av de aktuella fordonen, eventuellt alla, kommer att ägas och finansieras av Transitio.

De styrkor respektive svagheter som finns med det rekommenderade förslaget är:

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Styrkor:

- + Tydligare förhållande för parterna i det föreslagna trafiksystemet, dvs. att riskpåslaget vid upphandling av trafikentreprenör minskar om alla fordon förvaltas av en part.
- + Transitio och MÅLAB blir starkare spelare i respektive upphandlingskedje; upphandling av finansiering samt upphandling av trafikentreprenör(er).
- + Landstinget råder via trafiknämnden över tillgången men minskar sin egen direkta riskexponering

Svagheter:

- Uppskattas ge en årlig högre finansieringskostnad om 1,5 - 3 miljoner kronor.
- Administrationen att införskaffa finansiering via AB SLL Internfinans blir billigare och effektivare då organisationen redan finns på plats.

Sammanfattningsvis rekommenderas att fordonen finansieras via Transitio, detta då det bedöms ge de bästa effekterna för den föreslagna trafiken som helhet.

För att möjliggöra anskaffning och finansiering av fordon via Transitio måste beställaren, i förevarande fall Stockholms läns landsting, i enlighet med Transitios aktieägaravtal ställa fullgod säkerhet i form av proprieborgen. Eftersom anskaffningen av fordonen görs med förnyad konkurrensutsättning kan den slutliga kostnaden för fordonen, och därmed borgensbeloppet, idag inte fastställas. I avropet kan det också bli aktuellt att anskaffa fordon med större sittplatskapacitet och därmed avropa färre fordon. Landstinget föreslås därför besluta om ett tak för borgen för fordon och högvärdeskomponenter om 2 000 mnkr. Det slutliga borgensåtagandet kommer att regleras i de borgensförbindelser som ingår med Transitio och/eller dess finansiär.

Risker

En riskanalys har gjorts för avropsprojektet. De främsta riskerna som identifierats är:

- Förseningar uppstår i andra projekt, vilka kan påverka avropsprojektet.
- Förskjutning i genomförandebeslut med följd att projektorganisationen måste avvecklas, vilket i sin tur kräver uppstartstid och ökade projektkostnader
- Eventuell överprövning
- Risk för informationsspridning och påverkan från lobbying

Samtliga risker hanteras inom ramen för projektet samt inom MÅLAB:s arbete. Dessa risker är förankrade med MÅLABS:s styrelse och därmed förankrade med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)*Gällande trafikfrågor inom SLL*

Landstinget har i dagsläget organiserat samtliga allmänna kollektivtrafikslag förutom MÅLAB under trafiknämndens ansvarsområde. I ärendet föreslås att de underskott som förväntas uppstå i MÅLAB till följd av landstingets andel i Mälartrafiken kompenseras genom motsvarande ökning av landstingsbidraget. För att erhålla en enhetlig hantering av landstingets trafikverksamheter föreslås att landstingsbidraget ges till trafiknämnden. Det kan därför visa sig ändamålsenligt att integrera landstingets verksamhet i MÅLAB, som idag är organiserad direkt under landstingsstyrelsen, i trafiknämndens ansvarsområde. Trafiknämnden ges därför i uppdrag att i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning utreda behovet av integration och i förekommande fall återkomma med förslag till ändringar i reglemente för landstingsstyrelsen och nämnder samt bolagsordning och ägardirektiv för berörda bolag.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

I ärendet *Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige (TN 2014-0103)*, som behandlades av trafiknämnden den 11 mars 2014 för vidare beslut i landstingsstyrelsen och landstingsfullmäktige, gavs en redovisning av att underskottet (nettokostnader) för den nya trafiken beräknas till knappt 300 mnkr för år 2018. Huvuddelen av kostnaderna uppstår från och med år 2017 och framåt.

Mellan länen fördelas trafikens nettokostnader utifrån det förväntade ekonomiska utfallet i respektive län. De största nettokostnaderna förväntas uppstå i Sörmland, ca 100 mnkr beroende på en kombination av omfattande trafik och förhållandevis låga intäkter. För Stockholms län, som efter Södermanlands län har störst andel trafik men samtidigt hög beläggning och därmed större intäkter beräknas ett årligt underskott om kring 40 – 60 mnkr uppstå. Detta underskott föreslås finansieras genom ett årligt landstingsbidrag i motsvarande storlek till trafiknämnden.

Den årliga bruttokostnaden för trafiken på de fyra linjer för vilka länen anskaffar fordon, samt försäljning och administration, har tidigare uppskattats till ca 800-900 mnkr beräknat i 2013 års prisnivå. Av dessa kostnader utgör fordonskostnader en knapp tredjedel.

Kostnaden för fordon belastar regionaltågstrafiken i form av en fordonshyra vilken sätts så att den över tid täcker Transitios kostnader för fordonen. I fordonshyran ingår kostnader för inköp av fordon och högvärdeskomponenter, kapitalkostnader, kostnader för förvaltning, försäkringar och visst underhåll. Avskrivningstiden för fordonen sätts utifrån den uppskattade tekniska

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

livslängden, vanligen ca 30 år. Fordonshyran tas ut efter att fordonen tagits över av Transitio från tillverkaren.

Det faktiska utfallet för trafiken i stort, inklusive Stockholms läns andel, påverkas starkt av det slutliga utfallet i kommande trafikupphandlingar, fordonshyran samt resandet och intäktsnivån.

De beräkningar som gjorts för den nya trafiken har byggt på kända hyreskostnader för moderna regionalstågsfordon i andra trafiksystem. Den framtida långsiktiga hyreskostnaden bedöms i dagsläget kunna bli högre än för tidigare anskaffade fordon på grund av högre anskaffningskostnad och att dagens ränteläge är ovanligt lågt.

Utöver fordon kommer länen sannolikt behöva säkerställa att nödvändig investering i underhållsdepå kommer till stånd. Om så sker kommer behov finnas av att länen gemensamt ställer ut långsiktiga hyresgarantier eller motsvarande till depåägaren. Garantierna syftar till att säkra depåägarens investeringar samtidigt som de kan antas sänka den förväntade hyresnivån. I trafik kostnaderna finns schablonuppskattning av underhållskostnader, vilka inkluderar underhållsföretagets hyreskostnad för en normal fordonsverkstad, dock inte för inomhusuppställning. Uppställning av fordon förväntas som idag i huvudsak ske utomhus.

Finansiering av projektkostnaderna för anskaffningsprojektet regleras i avtal med Transitio och MÅLAB/länen. Betalning av upparbetade kostnader ska ske årligen utifrån ägarande i MÅLAB i enlighet med de principer för fördelning av kostnader för MÅLAB:s allmänna förvaltning som anges i aktieägaravtalet för MÅLAB. För trafiknämnden uppskattas detta innebära drygt 4 mnkr för både innevarande år och år 2015, totalt 8 mnkr. Kommande års projektkostnader är beroende av vilken leverantör som slutligen kommer att väljas och vilken grad av involvering som kommer att krävas med leverantören i leveransprojektet. Utöver dessa kostnader kommer tillkomma motsvarande projektkostnader för andra projekt, såsom upphandlingar av trafikoperatör, depå och försäljningssystem.

Sociala konsekvenser

De fordon som anskaffas kommer i huvudsak ersätta äldre lokdragna personvagnar som tillverkades på 1980-talet. I Stockholm län kommer fordonen i detta avrop framförallt trafikera linjerna söder om Mälaren mot Eskilstuna, Hallsberg och Norrköping.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-04-14
Version

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Jämfört med dagens loktåg innebär de nya fordonen en avsevärd standardhöjning. Nya fordon möjliggör också en utökning av trafiken med fler avgångar. Högre topphastighet samt bättre acceleration och retardation kommer också möjliggöra kortare restider jämfört med dagens loktåg samt att trafiken bedrivs med styva tidtabeller. För trafiken på Västra Stambanan, där regionaltågstrafiken idag konkurrerar om kapaciteten med snabbtågen, skapas förutsättningar för bättre tidtabeller genom att behovet av förbigångar (tillfällen när långsamtgående tåg ställs åt sidan för att snabbtåg ska kunna köra om) minskar. Sammantaget kommer detta att öka trafikens attraktivitet och också möjliggöra för personer som idag inte kan nyttja trafiken att resa kollektivt.

En stor del av utformningen av fordonen, bland annat förarmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade, styrs av tvingande europeiska bestämmelser, så kallade TSD-krav. I projektet har avstämning också gjorts mot trafikförvaltningens RiTill (Riktlinjer för tillgänglighet) samt övriga strategidokument.

Konsekvenser för miljön

Liksom dagens loktåg är de nya fordonen eldrivna, men med väsentligt högre energieffektivitet än dagens RC-lok.

Huvuddelen av fordonen ska kunna återvinnas. Materialval och tillverkningsprocesser ska följa det så kallade REACH-direktivet.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef Strategisk utveckling