

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Avtal mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad avseende överskott från försöket med trängselskatt

Föredragande landstingsråd: Ingela Nylund Watz

Ärendet

Landstingsdirektören har inkommit med förslag till avtal mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad avseende överskott från försöket med trängselskatt.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtal mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad avseende överskott från försöket med trängselskatt.

Avtalet innebär att drygt 200 miljoner kronor kommer att utbetalas till regionen för satsningar på tre angelägna kollektivtrafikprojekt; Trygghets-
höjande åtgärder, Realtidsinformation på SL:s busshållplatser samt båttrafik
mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad. Sammantaget 180 miljoner
kronor tillfaller landstinget. Resterande 20 miljoner konor utbetalas till
Stockholms stad och avser båttrafik mellan Nybroplan och Hammarby
Sjöstad.

De föreslagna projekten är viktiga satsningar på kollektivtrafiken i
Stockholmsregionen. Inom ramen för trygghetsprojektet införs bland annat
hjälptelefoner kopplade till en trygghetscentral med möjlighet att påkalla
ordningsvakt. Systemet med elektronisk realtidsinformation på busshåll-
platser innebär en avsevärd förbättring för bussresenärerna som kommer att
ges tidtabellsinformation och också information om det inträffat störningar
eller förseningar på linjen.

Bilagor

- 1 Avtal
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 17 juli 2006.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 8 augusti 2006.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till m- och kd- ledamöternas förslag om återremiss.

Landstingsstyrelsens beslutade utan omröstning avslå förslaget om återremiss. Mot detta beslut anförde m- och kd-ledamöterna *reservation*.

Därefter beslutade landstingsstyrelsen bifalla landstingsrådsberedningens förslag. M- och kd-ledamöterna *deltog ej* i landstingsstyrelsens beslut.

M- och kd-ledamöternas reservation:

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att återremittera ärendet till landstingsdirektören

att därutöver anförda följande.

För att få fram ett avtal som stämmer med de tidigare avgivna löftena från det socialdemokratiska partiet som till och med är inskrivet på valsedeln till folkomröstningen, måste ärendet återremitteras. Tidigare har det sagts att staten ska stå för alla kostnader i försöket, men nu är det uppenbart att staten avräknar en dominerande andel av pengarna.

Under trängselskatteförsöket har stockholmarna betalat in drygt 450 miljoner kronor till staten. De pengar som regeringen enligt nuvarande avtal skickar tillbaka till Stockholmsregionen i år är endast 100 miljoner kronor. Dessa pengar får dessutom inte regionen använda fritt. Att stockholmarna som redan i dag betalar in betydligt mer i bilskatt och vägskatt än vad de får tillbaka i satsningar på ny infrastruktur och kollektivtrafik, än en gång ska fungera som mjölkkossor är näst intill oförsämligt.

De 450 miljoner kronor som stockholmarna betalat in måste naturligtvis betalas tillbaka till Stockholm i form av ny infrastruktur. Vi hoppas naturligtvis att det i och med folkomröstningen och valet 2006 är slut med att via trängselskatt försvåra stockholmarnas vardag och straffbeskatta användandet av bil.”

Fp-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Avtalet innebär att drygt 200 miljoner kronor kommer att utbetalas till regionen för satsningar på tre av regeringen valda projekt.

De projekt som nu startas med hjälp av pengar från trängselskatten är framtvingade av den socialdemokratiska regeringen. Det hade varit önskvärt att regeringen mer hade beaktat det behov som trafikanterna tex. längs Nynäsbanan har. Önskvärt vore också att regeringen hade haft förtroende för de lokala aktörernas samlade kompetens och vilja att finna en långsiktig lösning på problemen, i stället för att försöka ta snabba politiska poäng inför en stundande valrörelse.

Stockholmsregionen är i starkt behov av ett tydligt och starkt ledarskap där det övergripande målet är att skapa en välutbyggd infrastruktur, så väl avseende kollektivtrafik som vägar. Att då fatta beslut som innebär hastverk och bygger på valrörelsetaktik i stället för väl avvägda, långsiktiga beslut är ett oansvarigt sätt att använda medborgarnas skattepengar på.

Pengarna som idag tillförs regionen är mindre än hälften av de medel som betalats i trängselskatt under försöksperioden. Att på detta högst oansvariga sätt hantera skattemedel, utan satsningar på väl genomtänkta projekt visar på ett förakt för invånarnas pengar.

Löftet om att intäkterna från trängselskatteförsöket skulle leda till långsiktiga investeringar för en utvecklad kollektivtrafik visar sig nu vara ytterligare ett svek.”

Skrivelse för kännedom från HSO:s representant i Landstingsstyrelsens Samverkansråd

Landstingsstyrelsens förvaltning har förhandlat fram ett avtal som innebär att överskottet från trängselskatten på 200 miljoner kronor föreslås satsas på tre olika projekt inom kollektivtrafiken.

Vi noterar att förslaget inte berör tidsperspektivet för genomförandet av den nationella handlingsplanen om full tillgänglighet till samhället och därmed också till kollektivtrafiken senast år 2010.

Ärendet och dess beredning

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 15 juni 2006 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* godkänna avtal mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad avseende överskott från försöket med trängselskatt (bilaga).

Bilagor

Bilaga 1 Avtal

Detta avtal ("Avtalet") är upprättat mellan

- (1) Svenska staten genom Finansdepartementet, Drottninggatan 21, 103 33 Stockholm, nedan kallad "**Staten**"; och
- (2) Stockholms läns landsting, Hantverkargatan 45, 104 22 Stockholm, nedan kallad "**Landstinget**"
- (3) Stockholms kommun genom dess kommunstyrelse, Stadshuset, 105 35 Stockholm, nedan kallad "**Staden**".

Staten, Landstinget och Staden kallas nedan gemensamt "**Parterna**" eller var för sig "**Part**".

Bakgrund

- (A) Riksdagen har den 16 juni 2004 antagit lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen om trängselskatt innehåller bl.a. bestämmelser om försök med trängselskatt i Stockholms kommun "**Försöket**" vilka är införda i en särskild bilaga till lagen. Under försöksperioden, som upphör den 31 juli 2006, kommer en utvärdering av effekterna av trängselskatten att göras.
- (B) Regeringen angav i Budgetpropositionen för 2006 (Prop. 2005/06:1) att den del av intäkterna som överstiger ett års avskrivningskostnader för försöket, skall återföras till Stockholms län i form av satsningar på kollektivtrafiken.
- (C) Regeringen har därefter den 9 mars (dnr. Fi2006/2967) beslutat att uppdra åt generaldirektör Lars Eric Ericsson att utöver vad som ingår i hans uppdrag som förhandlingsman (dnr. Fi2003/3483) *de/s* genomföra förhandlingar med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om det närmare innehållet i avtalet mellan staten, kommunen och landstinget om hur återföringen ska användas för satsningar i kollektivtrafik, *de/s* utforma utkast till avtal avseende nämnda återföring, som skall ges in till regeringen (Finansdepartementet) för godkännande. Avtalet skall gälla 200 000 000 kr varav 100 000 000 kr skall utbetalas under 2006 och 100 000 000 kr skall utbetalas 2007. Utbetalningarna skall avse satsningar på kollektivtrafiken i Stockholms län.
- (D) Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik är Stockholms läns landsting ensamt länstrafikansvarigt med ansvar för den kollektiva persontrafiken i Stockholms län och Stockholms läns landsting har enligt avtal av den 1 januari 1977 uppdragit åt AB Storstockholms Lokaltrafik "**SL**" att handha denna kollektivtrafik.

- (E) SL samordnade under 2005 ett flertal olika investeringar inom ett projekt kallat Trygghetsprojektet **Trygghetsprojektet**". Genom Trygghetsprojektet införs bl.a. ett system för kameraövervakning på stationerna, ett nytt brandlarm för tunnelbanan och en skadegörelsedatabas. Statens medverkan genom detta avtal innebär möjlighet att tidigarelägga och finansiera projektet. Trygghetsprojektet beskrivs närmare i Bilaga 1.
- (F) SL har även investerat i en IT-infrastruktur för bussar under perioden 2002 till 2006. Denna omfattar idag samtliga 2 100 bussar inom SL och täcker hela Storstockholm. Tekniskt omfattar denna infrastruktur ny Tetra mobil radio och datorer både ombord på bussar och centralt hos SL. Det är nu möjligt att dra ytterligare nytta av denna grundinvestering. Idag styrs all trafikinformation för bussar via denna IT-infrastruktur, både inne i bussar och de utkanaler som är i drift. Beräknad avgångstid för alla stoppställen finns idag i systemen och exempelvis styrs prognoser på stornätet av denna nya IT-infrastruktur. Projektering för genomförande av detta delmål pågår för närvarande i **"Projekt Dynamiska Skyltar"**, vilket beskrivs närmare i Bilaga 2.
- (G) Staden avser att i avvaktan på och som förberedelse för det s.k. biogasbåtsprojektet efter upphandling genomföra ett begränsat projekt med båttrafik för personbefordran under sommarhalvåret 2007 mellan Hammarby Sjöstad och Nybroplan. Projektet beskrivs närmare i Bilaga 3.
- (H) Detta Avtal reglerar Statens åtagande att utbetala i punkt (C) nämnda medel till Landstinget och Staden på de villkor som framgår av detta avtal.
- (I) Detta Avtal reglerar vidare Landstingets och Stadens åtagande att använda medlen för Trygghetsprojektet, Projekt Dynamiska Skyltar och för Båttrafik mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad, nedan gemensamt kallade **"Projektet"**.
- (K) Till detta Avtal hör nedan förtecknade bilagor. Vid diskrepans mellan innehållet i Avtalet och bilagorna skall Avtalets innehåll äga företräde.
- (i) Bilaga 1 Trygghetshöjande åtgärder finansierade genom stockholmsförsöket
 - (ii) Bilaga 2 Realtidsinformation på SL:s busshållplatser
 - (iii) Bilaga 3 Båttrafik mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad

1 Landstingets och Stadens åtagande

- 1.1 Landstinget och Staden åtar sig att genomföra Projektet på ett fackmannamässigt sätt och i enlighet med villkoren i detta Avtal. Projektet genomföres av Landstinget genom SL i de projektorganisationer som beslutats och etablerats av SL för ändamålet. Stadens medverkan erfordras för att SL skall kunna

genomföra projekten i Bilaga I och Bilaga II. Landstinget och SL har mellan dem överenskommit att SL skall vara mottagare vid utbetalning enligt punkt 2.1 och 2.2 av de överenskomna medlen.

- 1.2 Staden åtar sig att upphandla och ekonomiskt stödja projektet "Båttrafik mellan Hammarby Sjöstad och Nybroplan".
- 1.3 Landstingets och Stadens åtagande enligt ovan gäller under förutsättning att Landstinget och Staden erhåller ekonomisk ersättning från Staten i enlighet med nedan och i den utsträckning som sådan ersättning medger.
- 1.4 Statens åtaganden om ersättning enligt 2 gäller under förutsättning att Landstinget genom SL och Staden genomför sina åtaganden i enlighet med 1.1.

2 Ersättningar för Projekten

- 2.1 Staten skall till Landstinget under år 2006 utge sammanlagt etthundramiljoner (100 000 000) kronor. Utbetalning skall ske under december 2006 mot uppvisande av en sammanställning av och redogörelse för Projektens dåvarande status.
- 2.2 Staten skall till Landstinget under år 2007 utge sammanlagt åttio miljoner (80 000 000) kronor. Utbetalning skall ske under december 2007 mot uppvisande av en slutrapport avseende Projektet.
- 2.3 Av beloppet enligt punkt 2.1 och 2.2 ovan avser sjuttio miljoner (70 000 000) kronor projektet enligt Bilaga 1 och etthundratiomiljoner (110 000 000) kronor projektet enligt Bilaga 2.
- 2.4 Staten skall till Staden under år 2007 utge sammanlagt tjugo miljoner (20 000 000) kronor avseende projektet enligt Bilaga 3. Ersättningen skall erläggas under december 2007 mot uppvisande av en sammanställning av och redogörelse för Projektens dåvarande status.

3 Betalning av ersättning

- 3.1 Betalning av ersättning enligt punkt 2 skall erläggas mot faktura.
- 3.2 Betalning skall ske till det bankkonto eller annat konto som SL och Staden uppger. Vid dröjsmål med betalning skall dröjsmålsränta utgå enligt lag.

4 Insyn och samråd

- 4.1** Landstinget och Staden skall på Statens begäran bereda Staten insyn i Projekten i sådan utsträckning som erfordras för att Staten på ett tillfredsställande sätt skall kunna bedöma genomförandet av dessa.
- 4.2** Om Part så begär, skall Parterna inrätta en gemensam samrådsgrupp bestående av en representant för var Part. Part utser sin respektive representant och har rätt, efter att ha underättat övriga parter härom, att när som helst utse annan representant. Samrådsgruppens representanter skall löpande hålla varandra informerade om de angelägenheter som Avtalet rör.

5 Befrielsegrunder m.m.

- 5.1** Om genomförandet av Landstingets eller Stadens åtaganden enligt detta Avtal hindras eller oskäligt betungas av omständigheter utanför Landstingets eller Stadens kontroll, såsom strejk, lockout annan arbetskonfliktsåtgärd, ändrade lagregler, förordningar eller föreskrifter, myndighetsingripande eller kontraktsparts avtalsbrott, skall detta utgöra befrielsegrund för prestationen och befrielse från skadeståndsskyldighet och andra eventuella påföljder såsom nedsättning eller innehållande av Landstingets och Stadens enligt detta Avtal tillkommande ersättning.
- 5.2** Det åligger Landstinget och Staden, om Landstinget eller Staden önskar åberopa befrielsegrund, att utan dröjsmål skriftligen meddela Staten att sådan omständighet inträffat liksom att omständigheten upphört.

6 Giltighetstid

Detta Avtal gäller från och med dagen för dess undertecknande av samtliga Parter till dess Staten till fullo erlagt den ersättning som Landstinget och Staden är berättigade till enligt Avtalet.

7 Ändringar eller tillägg

Ändring av eller tillägg till detta Avtal kan endast ske genom en skriftlig handling som hänvisar till detta Avtal och som undertecknas av samtliga Parter.

8 Giltighet

Detta avtal är förfallet om inte dels

LS 0606-1142

- landstinget godkänner avtalet genom erforderliga beslut som vinner laga kraft, dels
- Staden senast 2006-06-14 godkänner avtalet genom erforderligt beslut som vinner laga kraft.

9 Tvistelösning

Tvist mellan Parterna i anledning av detta Avtal skall slutligt avgöras genom skiljedom enligt Regler för Stockholms Handelskammares Skiljedomsinstitut. Skiljeförfarandet skall äga rum i Stockholm.

* * * * *

Detta Avtal har upprättats i tre (3) exemplar, varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm den maj 2006

Svenska staten genom Finansdepartementet

Stockholm den maj 2006

Stockholms läns landsting

Stockholm den maj 2006

Stockholms kommun

Sören Olofsson

Lennart Jangälv

Bosse Sundling

Bilaga 1 till avtalet

Trygghetshöjande åtgärder finansierade genom Stockholmsförsöket

Inledning

SL samordnar ett flertal olika investeringar inom ett projekt kallat Trygghetsprojektet. Projektet inför system för kameraövervakning i bussar och på stationer, ett nytt brandlarm för tunnelbanan, en skadegörelsedatabas etc.

De förändringar som projektet genomför bidrar till att:

- Minska antal rån och överfall
- Förbättra bevismaterialet vid brott inom SL trafiken
- Sänka kostnaderna för klotterbekämpning, sanering och övrig vandalisering
- Minska antal skadade och döda i SL trafiken.
- Öka den upplevda tryggheten för SLs resenärer och personal
- Erhålla en bättre och effektivare hantering av trygghetslarm
- Minska störningarna i trafiken

Funktioner i kamerasystemet

Station & depå

Kamerasystemet som SL upphandlat är ett modernt system med många avancerade funktioner. Systemet medger att, när vissa rörelsemönster detekteras i kamerorna, larma en operatör. Denna funktion kommer först och främst användas för en form av spårbedrädelarm för SLs underjordsstationer. Dvs om en person beträder spåret kommer ett larm indikeras hos SLs Trygghetscentral eller Trafikledning. Systemet spelar in alla kameror kontinuerligt. Detta kan kombineras med larmfunktionen och när ett larm detekteras kan det efter kvittens automatiskt koppla upp rätt kamera i en realtidsbild samt en inspelad bild som visar vad som utlöste larmet. SL utrustar även stationerna med hjälptelefoner, dessa telefoner kommer vara specialdesignade för SLs miljö och ger resenärerna en enkel väg att påkalla uppmärksamheten från Trygghetscentralen. Trygghetscentralen kan sedan iakta vad som inträffat och kalla ut rätt resurs, exempelvis en ordningsvakt. SL kommer installera en stor mängd kameror. Det finns ingen möjlighet att ha personal som bevakar varenda kamera dygnet runt. För att ändå få stor nytta med systemet används ovan beskrivna möjligheter att koppla bilder vid larm (exempelvis personlarm från spärrvakt eller förare). Alla incidenter eller brott kan dock inte upptäckas genom

dessa larm. På grund av detta kommer systemet ha enkla, men mycket säkra (behörighetsstyrda), funktioner för att ta fram bevismaterial som kan delges polisen vid behov. Det utreds även möjligheter att ge polisen en direktkontakt in i systemet.

Buss

SL planerar installera kameror i SL-trafikens bussar. I ett första skede, fas 1, kommer 100 bussar installeras för att trafikera vissa utsatta platser. SL planerar också för en vidare utrullning av kamera-i-fordon systemet där 1000 bussar planeras driftsättas under 2007. SL har totalt 2100 bussar så genom denna åtgärd är drygt 50% av bussarna utrustade med övervakningskameror. De resterande 50% planeras installeras under 2008. Systemet, som till sin funktion liknar det som sedan tidigare finns i bl.a. SLs tunnelbanevagnar, spelar kontinuerligt in från de 4-6 kameror som monteras i bussarna för att övervaka förarplats och passagerarutrymmen. Systemet integreras med BussPC och BussKom-systemen vilket möjliggör att kamerabilderna kan märkas med hållplatsinformation och GPS-synkroniserad tid. Bilderna kommer även att kunna beställas från SLs Trygghetscentral. Detta innebär att en operatör med rätt behörighet enkelt kan få hem bilderna från bussen. Bilderna säkras efter en sådan beställning i datorn för överskrivning och tankas hem via W-lan när bussen kommer till sin depå. Efter det kan operatören delge materialet till polis eller annan behörig instans.

Omfattning och tidplan

Fas 1

<u>Namn</u>	<u>Beskrivning</u>	<u>Planerat</u>
<i>Block 1-10</i> Ca 50 T-banestationer	Utrustas med kameror med inspelning, spårbedrändefunktion samt hjälptelefon/knappar.	aug-dec 2006
<i>Block 11-14</i> Ca 40 T-banestationer, pendeltågsstationer och depåer	Utrustas med kameror med inspelning, spårbedrändefunktion samt hjälptelefon/knappar.	jan-okt 2007
VMS-systemet	System för hantering av kameror, larm etc	
Brandlarmssystemet	Brandlarm för tunnlar i tunnelbanan	upphandl. pågår
Kameror i 100 bussar	Utrustas med kameror med inspelning. Systemet kan tanka hem bilder trådlöst då bussen befinner sig på depå	dec 06-feb 07
Skade DB	System för hantering av skadegörelse	
HiT	System för hantering av händelser i	

LS 0606-1142

	trafiken	
THR	System för insamling av trygghetshändelser från entreprenörerna.	

Kostnads kalkyl

Fas 1: Kamerasystem mm. för station och depå

CCTV PD/TB inkl spårbe-tr	48 500 000 kr
Hjälptelefon	6 000 000 kr
Gas/rökdetektorer	38 000 000 kr
Trygghetssystemet (Kos/VAG/HiT)	20 000 000 kr
Spridningsnät	20 000 000 kr
Skadedatabas	3 000 000 kr
Utredningsfas	7 000 000 kr
Övergripande	16 000 000 kr
Avbrottsfri kraft	5 000 000 kr
Kameror i fordon	6 000 000 kr
Depåer	20 000 000 kr
Stygg	3 000 000 kr
Totalt	192 500 000 kr
Varav SL medel	142 500 000 kr
Block 8,9,10,12,14, finansierat av Stockholmsförsöket	50 000 000 kr

Kamerasystem för buss

Beskrivning	pris	antal	totalt
Kamerasystem Innehåller system för inspelning, beställning av material och integration samt kameror som täcker hela bussens utrymme.	35 000	1000	70 000 000
Installation Inkl busslogistik, hyra av bussar etc	15 000	1000	30 000 000
Projekt Innehåller projektfunktioner för planering, uppföljning under hela projekttiden	6 000 000	1	6 000 000
Kommunikation till depåer	500 000	15	15 000 000
Central programvara Programvara som integreras med SLs kamerahanteringssystem för att enkelt kunna beställa hem material från bussarna utan att behöva besöka bussen.	4 000 000	1	4 000 000

LS 0606-1142

Totalt för 1000 busskameror	67 500 000 kr
varav SL medel	47 500 000 kr
320 busskameror, finansierat av Stockholmsförsöket	20 000 000 kr

Formella anskaffningsbeslut behöver fattas successivt, och upphandlingar kan behöva göras varefter de tekniska förutsättningarna specificerats. I det fall genomförandets förutsättningar förändras kan det bli aktuellt att göra korrigeringar i kalkylen ovan.

Spec. för genomförande

<u>Namn</u>	<u>Beskrivning</u>	<u>Planerat</u>
Block 1-14	Utrustas med kameror med inspelning, spårbedrädningsfunktion samt hjälptelefon/knappar. Utrullning enligt nedan.	
Block 1	Mälardalshöjden Aspudden Midsommarkransen Zinkensdamm Slussen S Slussen X Slussen N	Oktober 2006
Block 2	Mörby Centrum Danderyds Sjukhus N Danderyds Sjukhus S Universitetet Gärdet N Gärdet S Bergshamra N Bergshamra S T-Centralen S T-Centralen X T-Centralen N	December 2006
Block 3	Kungsträdg. S Kungsträdg. N S:t Eriksplan N S:t Eriksplan S Odenplan N Odenplan S Rådmanng. N Rådmanng. S Hötorget N Hötorget X Hötorget S	December 2006
Block 4	Ropsten N Ropsten X Ropsten S Karlalplan N	December 2006

LS 0606-1142

	Karlaplan S Hornstull S Hornstull N Mariatorget S Mariatorget N Rådhuset S Rådhuset N	
Block 5	Skanstull S Skanstull N Medborgarplatsen S Medborgarplatsen N Tekniska högskolan N Tekniska högskolan S Stadion N Stadion S	Januari 2007
Block 6	Västra Skogen Solna C. N Solna C. S Stadshagen N Stadshagen S Liljeholmen S Liljeholmen N	Februari 2007
Block 7	Akalla N Akalla S Husby N Husby S Kista N Kista S Hallonbergen	Mars 2007
Block 8	Hjulsta Tensta N Tensta S Rinkeby Rissne Sundbybergs C N Sundbybergs C S Huvudsta	April 2007
Block 9	Skarpnäck Farsta Strand Alby Masmo Skärholmen S Skärholmen N	Maj 2007
Block 10	Duvbo Vreten Näckrosen N Näckrosen S Gamla Stan	Juni 2007
Block 11	<u>Integrering av</u> Östermalmstorg N Östermalmstorg S Fridhemsplan N Fridhemsplan X	November 2006

LS 0606-1142

	Fridhemsplan S Gullmarsplan Norsborg Bagarmossen	
Block 12	Bålsta Märsta Upplands Väsby Stockholm C 13/14 Stockholm C 15/16 Stockholm C Klbg Sthlm Södra Swed Sthlm Södra Rosen Älvsjö Huddinge C Tumba N Tumba S Södertälje C Hanninge C N Hanninge C S Västerhanninge Järna Jakobsbergs C	Augusti 2007
Block 13A	<u>Integration av depåer</u> Älvsjö Bro Hammarby Nyboda Bromma Rissne	November 2006
Block 13B	<u>Övriga depåer</u> Märsta Upplands Väsby Västerhanninge Tumba Södertälje C Högdalen Vällingby Mörby centrum Mörby Östra Station Neglinge AGA	September 2008 Delleverans av detta block kommer ske
Block 14	Hässelby Strand Vällingby N Vällingby S Åkeshov Alvik N Alvik S Hagsätra Högdalen Globen S Globen N Fruängen	Oktober 2007

LS 0606-1142

VMS-systemet	System för hantering av kameror, larm etc	
Brandlarmssystemet	Brandlarm för tunnlar i tunnelbanan	
Kameror i 100 bussar	Dessa bussar kan tanka hem bilder trådlöst då bussen befinner sig på depå	
Skade DB	System för hantering av skadegörelse	
HiT	System för hantering av händelser i trafiken	
THR	System för insamling av trygghetshändelser från entreprenörerna.	

Bilaga 2 till avtalet

Realtidsinformation på SL:s busshållplatser

Inledning

AB SL har investerat i en IT infrastruktur (Buss-PC) för bussar under 2002-2006. Detta omfattar idag samtliga 2100 bussar inom SL och täcker hela Storstockholm. Tekniskt omfattar denna infrastruktur ny Tetra mobil radio eller GPRS samt datorer både ombord på bussar och centralt SL.

Idag styrs all trafikinformation för bussar via denna IT infrastruktur, både inne i bussar och de utkanaler som är i drift. Beräknad avgångstid för alla stoppställen finns idag i systemen och t.ex. styrs prognoser på buss-stomnätet (Blåbussarna i innerstaden) av denna nya IT infrastruktur. Denna investering innebär att SLs bussar nu är "positionerade", d.v.s. bussarna vet var dom är och därmed finns förutsättningar för att bussarna också skall kunna ange sin ankomst till framförliggande hållplatser. En utökad, förbättrad information om ankomsttid för bussen till hållplats är en efterlängtd kvalitetshöjande åtgärd till gagn för resenärerna.

Redan under vintern 2006/2007 kommer SL som första punkt i en förbättrad trafikantinformation ha möjlighet att nå alla 12.000 stoppställen med prognoser/förväntad avgångstid för nästa buss via mobiltelefon - detaljprojektering av denna funktion pågår. Därefter planeras införande av realtidsskyltar på hållplatser enligt nedanstående beskrivning.

Syfte

Syftet med investeringen är att kunna ge realtidsinformation direkt till passagerarna via en hållplatsskylt på ett urval av SLs hållplatser. Hållplatsskylten ger också en möjlighet att skicka trafikinformation direkt ut till hållplatserna. (Se ex. på typutformning nedan)



Omfattning

Någon detaljerad projektering har ännu inte genomförts, vilket utgör en osäkerhet för kostnad och genomförandets förutsättningar.

Primärt bör stoppställen med många påstigande väljas längs de mest trafikerade busslinjerna. Det innebär att Stockholms innerstad och andra tunga busstråk i länet prioriteras. Rimligheten att få fram kraftmatning till acceptabel kostnad kommer också att beaktas.

SLs indelning av hållplatser:

Klass 1: Fler än 500 påstigande per dygn = 365 st stoppställen

Klass 2: 100-500 påstigande per dygn = 1400st

Inom överenskommelsen i detta avtal ska i första hand hållplatser tillhörande klass 1 enl. ovan utrustas med realtidsskyltar, samt de mest angelägna hållplatserna tillhörande klass 2.

Tetra mobil radio kan utökas till att förflytta information till skyltar oberoende av skyltens placering. Detta kan ske genom en kombination av några nya basstationer och mernyttjande av befintliga basstationer.

Genomförande:

Projektet ska under hösten genomföra en pilotstudie på några strategiskt valda hållplatser. Det innebär att ett mindre antal hållplatsskyltar monteras, vilka initialt bara kan visa bussarnas avgångstid enligt tidtabell, samt ger möjlighet till textad trafikinformation. Dessa hållplatser ska, när tekniken så medger, konverteras för att visa realtidsinformation. På grundval av erfarenheter från pilotstudien utökas antalet realtidssyktar efter kvalitetssäkrad funktion, till ett större antal enligt nedan.

SL kommer på sedvanligt vis utreda och remissa strategiska frågor, såsom val av skyltkoncept, val av hållplatser etc. Formella anskaffningsbeslut behöver fattas successivt, och upphandlingar kan behöva göras varefter de tekniska förutsättningarna specificerats. I det fall genomförandets förutsättningar förändras kan det bli aktuellt att göra korrigeringar i kalkylen nedan.

Kostnads kalkyl:

Utökningar Tetra radio	10 mkr
820 monterade skyltar a ca 110 kkr.	90 mkr, kostnaden kan variera kraftigt för framdragning av kraft.
Kostnad för tillståndssökning, projektledning och projektering	10 mkr

Tidplan

- Pilotprojekt påbörjas, sep 2006 på linje 47
- Realtidsinformation börjar införas på nya och befintliga skyltar T1 2007
- Avslut, samtliga skyltar på plats, T1 2010

Förvaltningskostnader

Årlig förvaltningskostnad uppskattas till 15% av grundinvesteringen.

Bilaga 3 till avtalet

Båttrafik mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad

1 Uppdrag

Att inom kostnadsramen 20 mnkr utreda vilken omfattning kollektiv båttrafik med konventionella båtar kan få och vilka förutsättningar som föreligger.

2 Underlag

För att bedöma vilken trafikomfattning 20 mnkr kan räcka till har ett förslag till försökstrafik som Waxholmsbolaget lade fram i slutet av mars samt ett tjänsteutlåtande från landstingsstyrelsen från början av juni använts som underlag. Waxholmsbolagets förslag innebär i korthet följande:

<u>Linjesträckning</u>	Nybroplan-Skeppsholmen (Moderna Museet)-Djurgården (Allmänna gränd)-Saltsjökvärn-Sofia-Hammarby Sjöstad
<u>Tidsperiod</u>	6 månader (i förslaget 19 juni – 17 december 2006)
<u>Trafikomfattning</u>	20 minuters turtäthet alla dagar. Trafik 06 – 22 vardagar och 08 – 22 helger.
<u>Fartygstyper</u>	Tre konventionella fartyg/färjor som drivs med diesel eller syntetdiesel. Passagerarkapacitet omkring 150 per båt.

Waxholmsbolaget har bedömt driftkostnaden för trafik under ovanstående förutsättningar till 16,8 mnkr. Kostnaderna inkluderar löner, bränsle, reparationer och underhåll samt försäkringar. Timkostnaden blir 2000 kr/fartyg.

3 Kostnadsbedömning

Utöver driftkostnader bedömer trafikkontoret att även vissa investeringar krävs för anpassning av befintliga bryggor. Dessa beräknas till omkring 2,0 mnkr.

Kostnader

Beskrivning	mnkr
Anpassning bryggor mm.	2,0
Driftkostnader	18,0
TOTALT	20,0 mnkr

Totalt blir det 18,0 mnkr kvar att driva trafik för. Omsatt i timmar blir detta 9000 (jmf. med 8400 i Waxholmsbolagets förslag) gångtimmar som kan fördelas på lämpligaste sätt över önskad tid. Waxholmsbolaget har i sitt förslag förutsatt 20 minuters turtäthet under den tid båtarna är i drift, vilket kanske inte är nödvändigt. I lågtrafik och under helger kanske turtätheten kan vara sämre.

Hur de 9000 gångtimmar, som ryms inom kostnadsramen, skall fördelas på turtäthet och tidsperiod samt den exakta linjesträckningen bör studeras vidare.

4 Tider

Att få igång trafik till sommaren 2006 bedöms som svåruppnåelig då trafiken skall upphandlas i konkurrens. Trafikkontoret bedömer att en sådan upphandling tar minst 3 månader att genomföra.

Trafikkontoret föreslår därför att trafikstart planeras till sommarsäsongen 2007 med fortsättning under hösten. Man får då en positiv start på trafiken då folk är som mest intresserade av att åka båt. Samtidigt kan man få kontinuitet i båttrafiken genom att växla över den konventionella trafiken till de biogasbåtar som Pilotprojektet biogasbåtar beräknar kommer vara i drift i början av 2008.

5 Slutsats

Trafikkontorets bedömning är att inom kostnadsramen 20 mnkr kan konventionell båttrafik upphandlas, med förutsättningar enligt ovan, i storleksordningen 9000 gångtimmar. Tidsperioden gångtimmarna räcker till beror på vilken trafikomfattning som väljs.

Bilaga 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande**Förvaltningens synpunkter**

Det nu framförhandlade avtalet innebär att de 200 000 000 kr satsas på tre olika projekt.

Trygghetshöjande åtgärder, främst kameraövervakning i bussar och stationer (se bilaga 1 till avtalet)

Realtidsinformation på busshållplatser (se bilaga 2 till avtalet)

Båttrafik mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad (se bilaga 3 till avtalet).

För dessa åtgärder kommer staten att utge sammanlagt 180 000 000 kr till landstinget (100 000 000 kr 2006 och 80 000 000 kr 2007). Resterande 20 tillfaller Stockholms stad 2007 och avser båttrafiken mellan Nybroplan och Hammarby Sjöstad.

Förvaltningen föreslår att fullmäktige godkänner avtalet.