

Utlåtande 2013:61 RII (Dnr 314-253/2013)

Genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm – ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete i Stockholm samt därtill underliggande avtal
Avtal med Trafikverket

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Avtal med Trafikverket gällande genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm samt därtill underliggande avtal gällande störningshantering och nyttjanderätt godkänns.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm träffade år 2000 ett avtal avseende gemensam vägtrafikledningscentral benämnd Trafik Stockholm. Avtalet ägde giltighet intill den 31 december 2010. Avtalet har därefter förlängts under åren 2011 och 2012 och föreslås nu ersättas av ett nytt avtal mellan Trafikverket Region Stockholm och Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att det är viktigt att teckna ett nytt avtal för samarbetet med Trafik Stockholm. Nämnden anser att det är en viktig förutsättning för att möta framtidens regionala framkomlighetsutmaningar.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt och angeläget att ett nytt avtal tecknas för Trafik Stockholm för att effektivt kunna möta nya utmaningar för regionens trafiksystem.

Mina synpunkter

Stockholm och Stockholmsregionen växer i hög takt. För att klara de ökade transportbehoven måste transportsystemet fungera mer effektivt. Den gemensamma trafikledningsfunktionen genom Trafik Stockholm är och har varit en viktig del av ett välfungerande regionalt transportsystem i Stockholmsregionen.

Ett välfungerande transportsystem är en viktig förutsättning för en region som vill hävda sig i konkurrensen som ett internationellt centrum för högt specialiserad utbildning, utveckling och produktion.

Nya Trafik Stockholm kommer att vila på en utvecklad operativ trafikledning och hantering av serviceuppdrag, men också en partsgemensam arena där parterna samarbetar kring olika trafikprojekt. I och med att Nya Trafik Stockholm får ansvar både för trafikledningen och för samverkan rörande trafikprojekt skapas en kraftfull aktör som effektivt samverkar för att öka trafiksystemets funktionalitet.

Ett nytt avtal för Trafik Stockholm mellan Stockholms stad och Trafikverket är ett viktigt steg på vägen mot en effektivare trafikstyrning för att möta Stockholms och Stockholmsregionens framtida transportbehov.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Genomförandavtal Nya Trafik Stockholm
3. Nyttjanderättsavtal
4. Avtal avseende störningshantering inom Stockholms stad och Stockholms län

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det är viktigt att SL ingår som en part i avtalet och som tillägg i syfte och mål för verksamheten bör anges att Trafik Stockholm även ska verka för att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Den statliga myndigheten Trafikanalys har i en rapport från 2011 "*Arbetspendling i storstadsregioner - en nulägesanalys*" (*Rapport 2011:3*) beräknat att resenärernas kostnad för förseningar och trängsel i stockholmsregionen är ca 6,3 miljarder kronor årligen. 0,8 miljarder av dessa avser biltrafiken. Kollektivtrafikresenärerna drabbas av tidsförluster som motsvarar 5,5 miljarder, dvs ca 87% av den totala kostnaden, fördelat på buss drygt 1,6 miljarder, tunnelbana och spårvagn nära 2,6 miljarder och "spår övrigt" nära 1,3 miljarder.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Avtal med Trafikverket gällande genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm samt därtill underliggande avtal gällande störningshantering och nyttjanderätt godkänns.

Stockholm den 23 april 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
ANN-KATRIN ÅSLUND

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Sara Pettigrew (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm träffade år 2000 ett avtal avseende gemensam vägtrafikledningscentral benämnd Trafik Stockholm. Avtalet ägde giltighet intill den 31 december 2010. Avtalet har därefter förlängts under åren 2011 och 2012 och föreslås nu ersättas av ett nytt avtal mellan Trafikverket Region Stockholm och Stockholms stad.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna genomförandeavtal avseende Trafik Stockholm samt därtill underliggande avtal.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionens transportsystem förvaltas av flera huvudmän. De ojämförligt största aktörerna på de primära väg- och spårnäten är Trafikverket, SL och Stockholms stad men även Solna och Nacka är väghållare för leder som har regional betydelse. För arbetspendlare, transportörer och näringsliv är uppdelningen av ansvaret på olika huvudmän tämligen ointressant. Man vill ha ett sammanhängande välfungerande system som ger pålitliga och förutsägbara vardagsresor och det kräver ett samarbete som ger möjlighet till information och omläggning av resor vid trafikpåverkande händelser.

Ett väl fungerande transportsystem är en viktig förutsättning för en region som vill hävda sig i konkurrensen som ett internationellt centrum för högt specialiserad utbildning, utveckling och produktion. Stockholmsregionen växer kraftigt och trycket på transportsystemen ökar. Kapaciteten är på många ställen otillräcklig. För att delvis råda bot på detta pågår och planeras ett stort antal infrastrukturbyggen. Den nya kapaciteten kan dock inte tas i bruk förrän om 3-10 år samtidigt som byggena i sig medför temporära framkomlighetsstörningar. Till detta kommer att den befintliga infrastrukturen är åldrad, vilket gör det nödvändigt med omfattande underhålls- och renoveringsarbeten.

För att möta kommande utmaningar i trafiken i Stor-Stockholm, så behöver Trafik Stockholm utvecklas och utvidgas. Nya Trafik Stockholm kommer att vila på en utvecklad operativ trafikledning och hantering av serviceuppdrag, men också en partsgemensam arena där parterna samarbetar kring olika trafikprojekt. En partsgemensam styrelse tillsätts för att styra och leda Nya Trafik Stockholm. För trafikanterna i Stor-Stockholm är Nya Trafik Stockholm en aktör som ständigt och metodiskt arbetar för att säkerställa trafiksystemets funktion och hantera störningar på ett sådant sätt att konsekvenserna av störningarna blir så små och kortvariga som möjligt. För trafikanterna är det naturligt att vända sig till Nya Trafik Stockholms olika informationskanaler för att motta och lämna trafik- och störningsinformation. Verksamheten kommer att arbeta trafikslagsövergripande med väg- och spårtrafik samt gång- och cykeltrafik och hjälpa till att stödja resenärer och transportörer att göra smarta val i transportssystemet.

Parterna i förslaget till genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm är Stockholms stad och Trafikverket. SL, Solna och Nacka ska enligt avtalsförslaget erbjudas möjlighet att ingå som parter.

I och med att Nya Trafik Stockholm får ansvar både för trafikledningen och för samverkan rörande trafikprojekt skapas en kraftfull aktör som effektivt samverkar för att öka trafiksystemets funktionalitet. Nya Trafik Stockholm hjälper och stödjer parterna i arbetet med planering och genomförande av trafikprojekt. Nya Trafik Stockholm bygger på detta sätt en stor kompetens om regionens trafiksystems förutsättningar, behov och brister. Denna kompetens ställs till parternas förfogade och är med till att få fram ännu bättre beslutsunderlag.

Styrelsen för Nya Trafik Stockholm leder, styr och följer upp trafikledning, storstadsplanering, samverkan i trafikprojekt och hantering av serviceuppdrag. Till Nya Trafik Stockholms styrelse knyts en partsgemensam beredningsgrupp som har i uppdrag, från styrelsen, att bereda förslag, följa upp projekt och återrapportera till styrelsen.

Konsekvenser

Respektive avtalspart behåller sitt väghållaransvar, men genom ett gemensamt avtal om trafikledning skapas goda förutsättningar för ett långvarigt samarbete runt regionala trafikfrågor. Gemensamt beslutar parterna vilka uppgifter som skall föras över till Nya Trafik Stockholm. Nya Trafik Stockholm blir på detta sätt en resurs som kan stödja och hjälpa avtalsparterna.

Enligt avtalsförslaget är grundprincipen att var part som ingår i samarbetet vid Trafik Stockholm ska bära sina egna kostnader samt att gemensamma kostnader ska fördelas i proportion till det totala utnyttjandet. Parterna har för avsikt att ta fram en kostnadsallokeringsmodell under första halvåret 2013, med avsikt att denna ska gälla från och med år 2014.

Intill dess att full överensstämmelse föreligger mellan faktisk kostnad och utfall i kostnadsallokeringsmodell ska kostnaderna fördelas genom en procentuell fördelning enligt tidigare gällande schablonmodell 75 % för Trafikverket och 25 % för Staden.

Kostnadsallokeringsmodellen är förberedd för att kunna ansluta fler parter till Nya Trafik Stockholm.

Detta avtal gäller till och med den 31 december 2022. Under förutsättning att avtalet godkänts av kommunfullmäktige i Stockholms Stad.

Underliggande avtal

Till huvudavtalet "Genomförandeavtal för nya Trafik Stockholm" tecknas två hängavtal. Ett avser nyttjanderätt till tekniska system och anläggningar i Trafik Stockholm. Det andra avser störningshantering (Vägassistans) inom Stockholms stad och län. Avtalen gäller till och med den 31 december 2022. Under förutsättning att avtalen godkänts av kommunfullmäktige i Stockholms Stad.

Nyttjanderättsavtal

Avtalet reglerar rätten till nyttjande av de tekniska system och anläggningar som finns vid Trafik Stockholm.

Kostnaderna fördelas så långt det är möjligt enligt en kostnadsallokeringsmodell som tas fram under första halvåret 2013, med avsikt att denna ska gälla från och med år 2014. Intill dess att full överenskommelse föreligger ska Stockholm stad utge en nyttjanderättsavgift om fyra hundra femtio tusen (450 000) kronor per kvartal. Den angivna avgiften gäller till dess att Styrelsen för Trafik Stockholm beslutar att avgiften ska fördelas enligt kostnadsallokeringsmodellen.

Avtal gällande störningshantering

Avtalet reglerar det gemensamma samarbetet gällande vägassistans. I störningshanteringen ingår vägassistansfordon, samt under visass tid av dygnet även bärgningsfordon. Vägassistans uppgift är att snabbt kunna ingripa ute på det högtrafikerade vägnätet i samband med trafikolyckor, fordonshaverier, hindrande föremål på vägbanan samt för patrullering av vissa förutbestämda sträckor. Verksamheten bedrivs inom i första hand ett område med en radie om ca femton (15) km från Stockholms centrum.

Kostnaderna fördelas så långt det är möjligt enligt en kostnadsallokeringsmodell som tas fram under första halvåret 2013, med avsikt att denna ska gälla från och med år 2014. Intill dess att full överenskommelse föreligger mellan faktisk kostnad och utfall i kostnadsallokeringsmodell ska kostnaderna fördelas genom en procentuell fördelning om:

- Trafikverket, sjuttiofem procent (75 %)
- Stockholm stad, tjugofem procent (25 %)

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna genomförandeavtalet avseende Trafik Stockholm samt underliggande avtal.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

En utveckling av Trafik Stockholm enligt föreslaget avtal är enligt stadsledningskontoret positivt och nödvändigt för att effektivt kunna möta nya utmaningar för regionens trafiksystem. Stadsledningskontoret ställer sig därmed positivt till såväl huvudavtalet som de två underliggande avtalen.

Liksom i nuvarande avtal behåller respektive avtalspart sitt väghållaransvar, men genom ett gemensamt avtal om trafikledning skapas goda förutsättningar för ett långvarigt samarbete runt regionala trafikfrågor. Gemensamt beslutar parterna vilka uppgifter som skall föras över till Nya Trafik Stockholm. Nya Trafik Stockholm blir på detta sätt en resurs som kan stödja och hjälpa avtalsparterna.

Den planerade inflyttningen för Trafik Stockholm till den nya samverkanscentralen är satt till augusti 2016. NCC har erhållit en markanvisning för nuvarande fastighet i Kristineberg. I avvaktan på flytten förhandlar fastighetskontoret med byggherren (NCC) om respit med tid och eventuellt någon form av kompensation. Det ska ställas mot de kostnader det skulle innebära att flytta Trafik Stockholm temporärt samt svårigheten att finna lämplig ersättningslokal under denna tid.

Flyttkostnaden för att flytta verksamheten vid den nuvarande lokaliseringen vid Kristineberg till den nya samverkanscentralen har i ett tidigt skede uppskattats till ca 10 mnkr.

Enligt avtalsförslaget är grundprincipen att var part som ingår i samarbetet vid Trafik Stockholm ska bära sina egna kostnader samt att gemensamma kostnader ska fördelas i proportion till det totala utnyttjandet. Det innebär att staden står för sin egen verksamhet, som exempelvis felanmälan och entreprenörskontakter för gator och torg (driftcentralen). Gemensamma kostnader, som till exempel lokaler och partsgemensamma verksamheter, kommer att fördelas enligt en kostnadsallokeringsmodell som ska tas fram för samtliga kostnader inom ramen för Nya Trafik Stockholm under 2013.

Intill dess att full överensstämmelse föreligger mellan faktisk kostnad och utfall i kostnadsallokeringsmodellen ska kostnaderna fördelas genom en procentuell fördelning enligt tidigare gällande schablonmodell, 75 procent för Trafikverket och 25 procent för staden. Det är samma princip som funnits i det avtal som nu löpt ut. Kostnadsallokeringsmodellen är förberedd för att kunna ansluta fler parter till Nya Trafik Stockholm.

Samma kostnadsprincip som ovan gäller även för avtalet gällande störningshanter-

ing, som är ett underliggande avtal som reglerar det gemensamma samarbetet gällande vägassistans.

För Nyttjanderättsavtalet, som är ett underliggande avtal som reglerar rätten till nyttjande av de tekniska system och anläggningar som finns vid Trafik Stockholm, fördelas kostnaderna så långt det är möjligt enligt kostnadsallokeringsmodellen enligt ovan. Intill dess att full överenskommelse föreligger ska Stockholm stad utge en nyttjanderättsavgift om fyrahundrafemtiotusen (450 000) kronor per kvartal. Det är samma belopp som staden betalar i nuvarande avtal. Den angivna avgiften gäller till dess att styrelsen för Trafik Stockholm beslutar att avgiften ska fördelas enligt kostnadsallokeringsmodellen.

I och med det nya avtalet om Trafik Stockholm samt flytten till Samverkanscentralen kommer staden att binda upp sig på en del fasta kostnader som lokaler och gemensam utrustning. Staden har dock möjlighet att påverka budgeten för Trafik Stockholm varje år genom sin plats i Styrelsen för Trafik Stockholm.

Eventuella förändrade kostnader för staden i samband med det nya avtalet (inklusive underliggande avtal) samt flytt till samverkanscentralen får beaktas i budget.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avtal med Trafikverket gällande genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm samt därtill underliggande avtal gällande störningshantering och nyttjanderätt godkänns.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet anser det är viktigt att SL ingår som en part i avtalet och som tillägg i syfte och mål för verksamheten anges att Trafik Stockholm även ska verka för att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

GENOMFÖRANDEAVTAL**avseende****Nya Trafik Stockholm – ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete****i Stockholm**

Vägverket Region Stockholm och Stockholms stad träffade i januari/februari 2000 ett avtal avseende gemensam vägtrafikledningscentral benämnd Trafik Stockholm. Ändringar och tillägg till avtalet skedde i oktober 2006 i anledning av att Stockholms stads Driftcentral sammanlades med Trafik Stockholm den 1 november 2006. Avtalet ägde giltighet intill den 31 december 2010. Avtalet har därefter prolongerats under åren 2011 och 2012, fram till detta avtals ikraftträdande.

Vidare har Vägverket Region Stockholm och Stockholms stad i februari 2000 tecknat avtal avseende rätt till nyttjande av tekniska system och anläggningar vid Trafik Stockholm. Avtalet ägde giltighet intill den 31 december 2005. Avtalet har därefter prolongerats under åren 2006 – 2012 och fram till detta avtals ikraftträdande.

Vägverket Region Stockholm och Stockholms Stad träffade i januari-februari 2005 avtal avseende nyttjandet av Vägassistans på det trafikkänsliga vägnätet. Avtalet ägde giltighet intill den 31 december 2009 samt har sedan förlängts intill detta avtals ikraftträdande.

Syftet med avtalen har varit att i Stockholmsregionen förbättra trafikens framkomlighet, öka trafiksäkerheten och minska trafikens miljöpåverkan.

Vägverket upphörde som egen myndighet genom bildandet av Trafikverket den 1 april 2010. Trafikverket har iklätt sig samma skyldigheter och rättigheter som Vägverket Region Stockholm i förhållande till gällande genomförandeavtal och nyttjanderättsavtal.

Parterna har, efter partsgemensam genomgång av verksamheten, funnit att såväl det parts-gemensamma samarbetet som verksamheten vid Trafik Stockholm fungerat väl, varför parterna avser att såväl vidmakthålla nuvarande verksamhet som att utveckla verksamheten för att stärka de regionala trafiksystemens funktionalitet.

Parterna träffar följande avtal avseende den fortsatta verksamheten vid Trafik Stockholm.

§ 1 Parter, aktivt samverkande kommuner och andra intressenter

Trafikverket och Stockholm stad ska samverka inom ramen för en regional operativ plattform för trafikfrågor, benämnd Trafik Stockholm, enligt vad som anges i detta avtal.

Parter i avtalet är Stockholms stad genom dess trafik- och renhållningsnämnd, i detta avtal benämnd Staden, och Trafikverket, i detta avtal benämnd Trafikverket.

AB Storstockholms Lokaltrafik ska ges tillfälle att ingå som part i Trafik Stockholm.

Övriga berörda kommuner, i första hand Nacka, Solna och Huddinge kommuner och i andra hand övriga kommuner i Stockholms län, ska ges tillfälle att ingå som part eller aktivt samverka i Trafik Stockholm.

Andra intressenter – i första hand Polisen, Räddningstjänsten och SOS Alarm AB – ska ges tillfälle att medverka i Trafik Stockholms verksamhet.

Omförhandling av detta avtal inför utökat samarbete med tillkommande part eller aktivt samverkande kommun regleras i § 32 nedan.

§ 2 Syfte och mål för verksamheten

Syftet med verksamheten är att i Stockholmsregionen, trafikslagsövergripande, bidra till att optimera de lokala och regionala trafiksystemens funktionalitet, optimera framkomligheten för olika trafikantslag utifrån beslutade prioriteringar, minimera störningar i trafiken, öka trafiksäkerheten samt bidra till minskning av trafikens miljöpåverkan.

Trafik Stockholm ska bidra till en ren och attraktiv region att leva och bo i genom att bland annat ta hand om felanmälningar om skador i gatumiljön, torg, parker och offentliga miljöer i regionen samt genom hantering av andra serviceuppdrag.

Trafik Stockholm ska även genom sin verksamhet indirekt bidra till att öka regionens attraktivitet för att stärka regionens konkurrenskraft.

Parterna ska i detta syfte gemensamt vidmakthålla och utveckla en gemensam trafikcentral inom Stockholmsregionen, gemensamt svara för det operativa arbetet vid Trafik Stockholm samt vidareutveckla verksamheten mot en regional, partsgemensam, plattform för trafikfrågor i Stockholmsområdet.

Efter beslut kan vidare annan verksamhet, annat verksamhetsområde och/eller annat geografiskt verksamhetsområde uppdras till Trafik Stockholm.

§ 3 Trafik Stockholms uppgift och verksamhet

Trafik Stockholm ska ständigt och metodiskt arbeta för att säkerställa trafiksystemens funktionalitet genom att dels bedriva operativ verksamhet och dels genom partsgemensam verksamhet inom ramen för en flexibel, regional, plattform för trafikfrågor i Stockholmsområdet.

Trafik Stockholms operativa verksamhet ska omfatta operativ verksamhet inom följande verksamhetsområden:

- Datainsamling
- Analys
- Partsgemensam trafikinformation
- Aktiv trafikstyrning
- Störningshantering
- Övervakning av inre och yttre tekniska system
- Felanmälan och felavhjälpande
- Verksamhetsområde beslutat av Styrelsen för Trafik Stockholm

Trafik Stockholm operativt leder Vägassistans.

Efter beslut i Styrelsen för Trafik Stockholm kan part uppdra till Trafik Stockholm att utföra annan verksamhet, än vad som anges ovan inom de operativa verksamhetsområdena.

Trafik Stockholms verksamhet, inom ramen för den partsgemensamma regionala plattformen för trafikfrågor i Stockholmsområdet, – initialt benämnd 'Arena' – ska exempelvis omfatta partsgemensam samverkan rörande:

- Samordning av delar av parternas verksamhet för att bibehålla och öka funktionaliteten hos det primära regionala trafiknätet
- Trafikrelaterade Projekt
- Kompetens inom 'Arenans' verksamhetsområden
- Övriga frågor eller verksamheter som parterna beslutar ska genomföras inom ramen för den partsgemensamma regionala plattformen

Verksamhetens omfattning och inriktning regleras i respektive parts verksamhetsplan (§ 12 nedan) och/eller projektdirektiv.

§ 4 Väghållaransvaret och myndighetsutövning

Oaktat att parterna är överens om att gemensamt svara för det operativa arbetet i Trafik Stockholm bibehåller respektive väghållare sitt väghållaransvar för sina respektive vägnät. Inom ramen för samarbetet uppdrar dock part åt Trafik Stockholms operatörer att operativt svara för vägtrafikledningen på det vägnät vars omfattning och översiktlig beskrivning redovisas i bilaga, Bilaga 1. ./.

Åtaganden som är myndighetsutövning ska regleras mellan parterna. Detta innebär bland annat att dokumentera hanteringsordning vid myndighetsutövning inom ramen för Trafik Stockholms verksamhet samt, om sådant ärende ska hanteras av annan parts operatörer, hur denna delegation ska hanteras i förhållande till ansvarig part.

Det åligger berörd part att, dygnet runt under årets alla dagar, tillse att Trafik Stockholm erhåller erforderliga myndighetsutövande beslut från respektive väghållare.

§ 5 System- och anläggningsansvar

Inom ramen för detta avtal ska var part svara för sina anläggningar och system samt stå kostnaderna härför samt ombesörja och bekosta utveckling, drift, service och underhåll av egna system och anläggningar.

Trafikverket äger och svarar för Nationellt Tekniskt System (nedan benämmt NTS) med tillhörande operatörsterminaler och teknikerarbetsplatser samt generell kommunikationsplattform (nedan benämmt GCP).

Staden äger och ansvarar för ärendehanteringssystemet KOPPLET med tillhörande operatörsterminaler.

Part äger rätt att ansluta system eller anläggning till NTS och/eller GCP efter beslut av Trafikverket. I samband med detta beslut meddelar Trafikverket föreliggande krav och anvisningar för anslutandet samt vilka kostnader som är förenade med anslutandet.

Om part önskar anlägga eller installera ett system eller en anläggning inom den andre partens vägområde ska systemet eller anläggningen bekostas och förvaltas av anläggande part. Om den andre parten i icke ringa omfattning har eller kan ha nytta av systemet eller anläggningen, genom att därigenom kunna underlätta eller minska egna investeringar, ska parterna i varje särskilt fall träffa överenskommelse om kostnadsfördelning.

§ 6 Separat avtal om vissa frågor knutna till rätten att nyttja de tekniska systemen

Övriga frågor rörande nyttjanderätten till de tekniska systemen, som inte regleras ovan i § 5, och de därtill hörande kostnaderna regleras i underavtal till detta avtal.

§ 7 Övergripande riktlinjer för verksamheten

Trafikverket och Staden ska, utöver vad som anges i detta avtal, fastställa övergripande riktlinjer för verksamhetens bedrivande. Vid tillkommande verksamheter ska dessa riktlinjer revideras.

§ 8 Styrelse och styrelsens beredningsorgan

För bedrivande, uppföljning och utveckling av den gemensamma verksamheten ska finnas en partssammansatt styrelse.

Styrelsen ska bestå av sex (6) ledamöter. Var part utser lika många ledamöter.

Trafikverket utser ordförande. Staden utser vice ordförande.

Till Styrelsen för Trafik Stockholm knyts ett Beredningsorgan, vilket ska förbereda de frågor som ska hanteras inom Styrelsens ansvarsområde. Respektive part utser dem som ska ingå i Beredningsorganet.

§ 9 Styrelsens ansvar

Var part äger full rådighet över sin verksamhet.

För den gemensamma verksamheten ska styrelsen fatta beslut kring exempelvis utnämnan-
de av chef för Trafik Stockholm, fastställande av budget och budgetförändringar, verksam-
hetsplan och verksamhetsförändringar. I dessa frågor fordras enhällighet.

Styrelsen ska besluta vilken verksamhet som skall bedrivas inom ramen för den partgemen-
samma 'Arenan'.

Styrelsen ska vidare besluta om riktlinjer och anvisningar för den operativa verksamhetens
bedrivande.

Styrelsen ska i övrigt hålla sig informerad om verksamheten samt verka för en utveckling av
densamma samt utgöra ett stöd till chefen för Trafik Stockholm.

Styrelsens ordförande är sammankallande. Ordföranden ska tillse att sammanträden hålls
sex (6) gånger per år och i övrigt när det behövs. Om ledamot eller chefen för Trafik Stock-
holm begär att Styrelsen ska sammankallas, ska begäran efterkommas.

§ 10 Redovisning

Trafikverket ska ombesörja den gemensamma verksamhetens redovisning, medelsförvalt-
ning och därmed sammanhängande arbetsuppgifter.

Bokföringen ska läggas upp på sådant sätt att både i Trafikverkets och Stadens verksamhet
går att med full transparens följa kostnader och intäkter, så att full insyn erhålls för ingående
parter.

Räkenskaperna ska föras på sådant sätt att respektive parts krav på redovisning uppfylls.

Tertialrapporter ska upprättas var 4:e månad utvisande verksamhetens ställning i förhållande till verksamhetsplan och budget.

§ 11 Revisorer m.m.

För granskning av Trafik Stockholms redovisning jämte räkenskaper med avseende på de gemensamma kostnaderna äger respektive part rätt att utse en (1) revisor var.

Part äger vidare rätt att utse en (1) revisor och/eller en (1) granskare som äger rätt att ta del av Trafik Stockholms samtliga handlingar. Den som sålunda utsetts ska i sekretesshänseende följa sekretesslagens bestämmelser och erinras därom.

§ 12 Trafik Stockholms ledning

Styrelsen för Trafik Stockholm utser en chef för verksamheten. Vederbörande anställs av endera parten men svarar direkt under styrelsen för Trafik Stockholm. För att skapa förutsättningar för optimal integrering mellan parternas övriga verksamhet och den del av parternas verksamhet som bedrivs inom Trafik Stockholm, kan chefen för Trafik Stockholm ingå alternativt kontinuerligt adjungeras till respektive parts ledningsgrupp.

Chefen för Trafik Stockholm ska inom ramen för den löpande förvaltningen

- koordinera och säkerställa genomförande av fattade beslut i enlighet med fastställd verksamhetsplan
- ha budgetansvar för beslutad verksamhet
- vara föredragande i styrelsen
- vara ordförande i Styrelsens Beredningsorgan
- koordinera och optimera den partsgemensamma verksamhetens effektivitet inom ramen för den partsgemensamma plattformen för regionala, trafikala, frågor, 'Arenan'
- övergripande leda Trafik Stockholms löpande verksamhet
- företräda parterna i åtgärder för den löpande förvaltningen såvitt avser den gemensamma verksamheten
- ansvara för samordningen av arbetsmiljöansvaret vid Trafik Stockholm
- främja och vara pådrivande av Trafik Stockholms utveckling

För Trafik Stockholms operativa verksamhet och dess operativa verksamhetsområden ska respektive part vid rekrytering av operativt verksamhetsansvariga samråda med den andra parten.

För genomförande av den operativa verksamheten ska chefen för Trafik Stockholm etablera och kontinuerligt vidmakthålla en koordineringsgrupp av hos parterna och Trafik Stockholm budget- och verksamhetsansvariga medarbetare. Konsensus ska föreligga i gruppen. Vid oenighet rörande fråga av principiell karaktär eller fråga som är avgörande för verksamhetens utövande ska denna fråga hänskjutas till Styrelsen för Trafik Stockholm. I övriga frågor när oenighet föreligger gäller den mening som chefen för Trafik Stockholm biträder.

Chefen för Trafik Stockholm äger rätt att, även rörande andra frågor än sådana som nämns i stycket ovan, hänskjuta till styrelsen för Trafik Stockholm för avgörande, frågor av betydelse för verksamhetens bedrivande.

§ 13 Verksamhetsplan och budget

Styrelsen för Trafik Stockholm ska senast den 31 maj året före nästföljande verksamhetsår, överlämna till chefen för Trafik Stockholm ett partsgemensamt yrkande om vilka verksamheter parterna önskar att Trafik Stockholm ska bedriva nästföljande verksamhetsår.

Chefen för Trafik Stockholm ska senast den 1 september året före nästföljande verksamhetsår, förelägga Styrelsen för Trafik Stockholm förslag till verksamhetsplan och budget.

Styrelsen för Trafik Stockholm ska fastställa verksamhetsplan och budget och samtidigt ge ett inriktningsdirektiv för det därpå följande budgetåret så snart som möjligt, dock senast vid årets sista styrelsemöte.

§ 14 Uppföljning och rapportering av verksamheten

Chefen för Trafik Stockholm ska årligen avge rapport till styrelsen beträffande verksamhetens omfattning, effekter samt måluppfyllelse.

Baserat på denna rapport föreslås, och beslutas av styrelsen, eventuella förändringar i inriktningen av kommande års verksamhet.

Uppföljning och rapportering av ekonomi och verksamhet ska ske vid varje styrelsemöte.

§ 15 Tillhandahållande av personal m.m.

Parterna ska i Trafik Stockholm tillhandahålla personal i enlighet med fastställd årlig verksamhetsplan.

Personal i Trafik Stockholm ska vara anställd av respektive part och uppfylla ställda kompetenskrav.

Personalen ska i sin operativa verksamhet uppträda som en part i Trafik Stockholms namn.

§ 16 Trafik Stockholms geografiska verksamhetsområde

Den gemensamma verksamheten i Trafik Stockholm omfattar geografiskt Stockholms län. Tyngdpunkten i verksamheten ligger inom den centrala delen av Stockholmsregionen.

Efter beslut i Styrelsen för Trafik Stockholm kan part uppdra till Trafik Stockholm att betjäna även annat geografiskt område än Stockholms län.

§ 17 Utbyte av trafikdata, planerade vägarbeten samt annan adekvat trafikinformation

Parterna åtar sig att utan kostnad leverera erforderliga och relevanta trafikdata, information om planerade vägarbeten samt annan adekvat trafikinformation till Trafik Stockholm för verksamhetens bedrivande.

§ 18 Separat avtal avseende Vägassistans

Vägassistans verksamhet och de därtill hörande kostnaderna regleras i underavtal till detta avtal.

§ 19 Utveckling

Utveckling och förändring av verksamheter och tekniker för att stödja Trafik Stockholms framtida verksamhet sker inom ramen för parternas ordinarie verksamhet och regleras inte i detta avtal.

§ 20 Intäkter

Under detta avtals giltighetstid förutsätts att den gemensamma verksamheten inte genererar några nämnvärda intäkter, utöver parternas anslag eller vad som kan komma att regleras i lag eller författning.

§ 21 Lokalisering och hyreskontrakt

Verksamhetens operativa bedrivande sker i av Stockholm Stad ägd fastighet på Kristinebergs Slottsväg i Stockholm. I och med att av staden initierad Samverkanscentral färdigställs på Lindhagensgatan i Stockholm har parterna för avsikt att överflytta verksamheten till denna byggnad.

Staden ska vidmakthålla nuvarande hyreskontrakt avseende Kristinebergs Slottsväg fram till inflyttning i Samverkanscentralen på Lindhagensgatan. Hyra ska utgå enligt gällande hyreskontrakt mellan Stockholms Stads Trafikkontor och Stockholms Stads Fastighetskontor.

Nytt hyreskontrakt ska tecknas innan verksamheten vid Trafik Stockholm överflyttas till Samverkanscentralen på Lindhagensgatan.

§ 22 Trafik Stockholms utrustning

Under den tid verksamheten bedrivs vid Kristinebergs Slottsväg ska samtliga inventarier i Trafik Stockholm ägas av Trafikverket. Inköp, drift, service och underhåll samt, i förekommande fall avskrivning, av nämnda inventarier och system ska förvaltas av Trafikverket men

betraktas som en gemensam kostnad, vilken ska fördelas enligt i § 27 fastställda fördelningsprinciper.

§ 23 Diarieföring och arkivering av allmänna handlingar

Allmänna handlingar, vilka inkommer till Trafik Stockholm, ska diarieföras och efter ärendets avslutande arkiveras hos Trafikverket. Härvid ska beaktas för Trafikverket gällande diarie- och arkiveringsbestämmelser.

§ 24 Ansvar för lokalkostnader

Intill dess att inflyttning skett i Samverksanscentral på Lindhagensgatan ska Staden svara för lokalkostnaderna, vilka därefter fördelas enligt i § 27 fastställda fördelningsprinciper.

§ 25 Personalkostnader

Oavsett vem av parterna som är arbetsgivare ska samtliga personalkostnader fördelas enligt i § 27 fastställda fördelningsprinciper.

§ 26 Ansvar för gemensamma kostnader

Trafikverket ska svara för de gemensamma kostnaderna enligt detta avtal, förutom hyreskostnaderna, vilka därefter fördelas enligt i § 27 fastställda fördelningsprinciper.

§ 27 Kostnadsfördelning samt förhandling vid väsentlig förändring

Grundprincipen är att var part som ingår i samarbetet vid Trafik Stockholm ska bära sina egna kostnader samt att gemensamma kostnader ska fördelas i proportion till det totala utnyttjandet.

Parterna har för avsikt att ta fram en kostnadsallokeringsmodell under första halvåret 2013, med avsikt att denna ska gälla från och med år 2014.

Intill dess att full överensstämmelse föreligger mellan faktisk kostnad och utfall i kostnadsallokeringsmodell ska kostnaderna fördelas genom en procentuell fördelning om:

- Trafikverket, sjuttiofem procent (75 %)
- Stockholm stad, tjugofem procent (25 %)

Partsgemensam verksamhet som beslutats av Styrelsen för Trafik Stockholm bekostas av respektive ingående part i enlighet med för berörd verksamhet fattat beslut.

Verksamhet som part, efter beslut i Styrelsen för Trafik Stockholm, uppdragit åt Trafik Stockholm att utföra bekostas helt av denna part.

Sker under avtalets giltighetstid väsentlig förändring av verksamhetens innehåll eller omfattning äger part rätt att, om förändringen innebär väsentlig förändring av skäligheten i kostnadsfördelningen mellan parterna, påkalla förhandling om förändring av parternas fördelningsprinciper.

§ 28 Årlig uppföljning av kostnadsallokeringsmodellen

Struktur och innehåll i kostnadsallokeringsmodellen samt fördelning av de gemensamma kostnaderna som baseras på modellen, skall årligen följas upp av parterna gemensamt. Resultatet skall redovisas för styrelsen vid nästkommande styrelsemöte efter genomförd uppföljning.

§ 29 Fakturering och betalning

Part äger månadsvis i efterskott, med iakttagande faktisk kostnad i enlighet med fastställd kostnadsallokeringsmodell och i förekommande fall utifrån parternas procentuella fördelning, fakturera den andra parten för uppkomna kostnader för lokaler respektive kostnader för den gemensamma verksamheten samt personalkostnader.

Betalning ska ske mot faktura och senast trettio (30) dagar efter mottagande av faktura.

§ 30 Patent och upphovsrätt

Om det i arbetet i den gemensamma verksamheten uppkommer verk som åtnjuter skydd enligt upphovsrättslagen eller tillkommer en uppfinning, ska upphovsrätt eller patent tillkomma parterna i förhållande till parternas fördelningsprinciper enligt § 27. Upphovsrätt eller patent i eller som en utveckling av egna anläggningar och system tillkommer den part som äger egendomen och ska gentemot tredje man betraktas som företagshemlighet.

Vid avtal med utomstående, t ex konsulter, ska beslut om fördelning av de immateriella rättigheterna tas i varje enskilt fall, varvid den gemensamma verksamheten alltid ska tillförsäkras full nyttjanderätt utan begränsning i tid. I avtal ska regleras hur uppdragstagaren respektive den gemensamma verksamheten äger förfoga över framtaget material samt över resultatet av uppdraget. Vidare ska det i avtal regleras hur eventuell upphovsrätt – fränsett den ideella – och uppfinning ska fördelas mellan uppdragstagaren och den gemensamma verksamheten.

§ 31 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknande av båda parter.

§ 32 Tillkommande part eller aktivt samverkande kommun

När AB Storstockholms Lokaltrafik eller en kommun önskar delta i verksamheten och Trafikverket och Staden är överens om hur samarbetet bör utvidgas, ska underavtal till detta avtal tecknas. Påverkas de grundläggande principerna för detta avtal ska detta avtal omförhandlas med avseende på bland annat verksamhetens omfattning, Styrelsens och Beredningsorganets sammansättning, revisorer, fördelningsprinciper, utveckling av den framtida verksamheten och tvistehantering. Detta avtal ska dock utgöra grund för det omförhandlade avtalet.

§ 33 Avtalets giltighet

Detta avtal gäller från undertecknandet av båda parter till och med den 31 december 2022.

En förutsättning för detta avtals giltighet är att det godkänts av kommunfullmäktige i Stockholms Stad.

§ 34 Uppsägning

Part äger rätt att säga upp detta avtal innan avtalstidens utgång eller påkalla omförhandling om

- den andre parten gör sig skyldig till väsentligt avtalsbrott eller
- förutsättningarna för avtalets genomförande väsentligen förändras och omöjliggör parts möjlighet att uppfylla sina åtaganden enligt detta avtal

Uppsägning ska vara skriftlig och ske med tolv (12) månaders varsel.

§ 35 Avveckling

Vid avtalets upphörande ska gemensam egendom i första hand fördelas i godo. Om parterna inte kan enas om fördelning ska egendomen värderas av en av båda parter utsedd värderingsman. Skifte ska ske av den gemensamma egendomen och utifrån den andel som var part har tillskjutit för denna.

Den part som sagts upp från avtalet eller själv sagt upp avtalet är skyldig att på den andre partens begäran överlämna sin andel av den gemensamma egendomen mot fastställt värde.

Om den frånträdande parten är Staden äger Trafikverket rätt att erhålla hyresrätt för hela eller del av den lokalyta som Trafik Stockholm disponerar. Om den frånträdande parten, före inflyttning i Samverkanscentralen på Lindhagensgatan, är Trafikverket föreligger inget betalningsansvar för Trafikverket för lokalerna efter utgången av i § 34 fastställd varseltid.

§ 36 Tvist

Uppkommer tvist med anledning av detta avtal ska denna underställas den partsgemensamma Styrelsen för Trafik Stockholm.

==

Detta avtal har upprättats i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

Solna den

Stockholm den

För Trafikverket

För Stockholm stad

.....
Helena Sundberg

.....
Per-Anders Hedkvist

NYTTJANDERÄTTSAVTAL**avseende****Nya Trafik Stockholm – ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete****i Stockholm**

Trafikverket och Stockholm stad har träffat genomförandeavtal avseende Nya trafik Stockholm – ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete i Stockholm. I genomförandeavtalets §§ 5-6 har parterna överenskommit följande.

Inom ramen för detta avtal ska var part svara för sina anläggningar och system samt stå kostnaderna härför samt ombesörja och bekosta utveckling, drift, service och underhåll av egna system och anläggningar. Trafikverket äger och svarar för Nationellt Tekniskt System (nedan benämnt NTS) med tillhörande operatörsterminaler och teknikerarbetsplatser samt generell kommunikationsplattform (nedan benämnt GCP).

Staden äger och ansvarar för ärendehanteringssystemet KOPPLET med tillhörande operatörsterminaler.

Part äger rätt att ansluta system eller anläggning till NTS och/eller GCP efter beslut av Trafikverket. I samband med detta beslut meddelar Trafikverket föreliggande krav och anvisningar för anslutandet samt vilka kostnader som är förenade med anslutandet. Om part önskar anlägga eller installera ett system eller en anläggning inom den andre partens vägområde ska systemet eller anläggningen bekostas och förvaltas av anläggande part. Om den andre parten i icke ringa omfattning har eller kan ha nytta av systemet eller anläggningen, genom att därigenom kunna underlätta eller minska egna investeringar, ska parterna i varje särskilt fall träffa överenskommelse om kostnadsfördelning.

Övriga frågor rörande nyttjanderätten till de tekniska systemen, som inte regleras ovan i § 5, och de därtill hörande kostnaderna regleras i särskilt avtal.

§ 1 Omfattning av nyttjanderätten

Trafikverket Region Stockholm upplåter till Stockholm stad rätt att nyttja Nationellt Tekniska Systemet (NTS) och den generella kommunikationsplattformen (GCP) med underliggande system och program.

§ 2 Begränsningar i nyttjanderätten

Stockholm stad äger nyttja program, system och anläggningar endast i och för verksamheten i den partsgemensamt trafiksamarbete i Stockholm.

Stockholm stad äger inte rätt att utan Trafikverket region Stockholms skriftliga medgivande ändra i program, system och anläggning.

Stockholm stads anslutning till NTS och GCP med underliggande system och program enligt detta avtal skall ske i samråd mellan parterna, varvid Trafikverket Region Stockholm äger rätt att föreskriva inskränkningar i stadens nyttjande till följd av anslutande programs och systems inverkan på NTS och GCP med underliggande system och program, t. ex. anslutande programs, systems och anläggningars storlek.

§ 3 Immateriella rättigheter mm

Part äger inte kopiera den andre partens programprodukt, programdokumentation, system och anläggningar eller annat immateriellt skyddat verk eller patentskyddade produkter, annat än vad som är oundgängligen nödvändigt för den medgivna användningen enligt detta avtal och genomförandeavtalet samt för reserv- eller säkerhetsändamål.

Stockholm stad får inte låna ut eller hyra ut programprodukterna eller vidareöverlåta sin nyttjanderätt utan Trafikverket Region Stockholms skriftliga medgivande.

Stockholm stad ansvarar för att anslutande system, program och anläggningar får anslutas och hanteras i och för den gemensamma trafikcentralen.

§ 4 Anpassning av anslutande system

Stockholm stad ansvarar för att anslutande system, program och anläggningar är anpassade till Trafikverket Region Stockholms system, program och anläggningar. Stockholm stad bekostar erforderliga anpassningar. Denna kostnad skall inte belasta de gemensamma kostnaderna i § 27 i genomförandeavtalet.

Innan Stockholm stads program, system och anläggningar ansluts skall Trafikverket Region Stockholm ha godkänt att angivna program, system och anläggningar program får anslutas.

§ 5 Tillkommande system och anläggningar, uppgraderingar mm

Det ankommer på Styrelsen för Trafik Stockholm att besluta om förändring av befintliga system, befintliga anläggningar och befintliga program samt föreslå förändring av nyttjanderättsavgiften till följd härav.

§ 6 Sekretess

Parterna är medvetna om att tryckfrihetsförordningen, sekretesslagen är tillämpliga och att lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter kan vara tillämplig, om en person begär att få ta del av en eller flera handlingar rörande i detta avtal redovisade system, program och anläggningar. Part förbinder sig att inte lämna ut uppgift angående den andre partens egenhet som omfattas av detta avtal utan att först skriftligen ha begärt den andre partens synpunkter. Part är införstådd med att beslut om sekretess kan ändras av myndigheten samt av förvaltningsdomstol.

§ 7 Tillgänglighet, fel, skador

Vid fel i NTS, GCP och underliggande system, ankommer det på Trafikverket Region Stockholm att avhjälpa felet med den skyndsamhet som omständigheterna kräver.

Stockholm stad ansvarar – bl. a. med hänsyn till tredje mans intressen – för skada som uppstår om Stockholm stad bryter mot punkterna 2 och 3 ovan.

I övrigt är parts skadeståndsskyldighet begränsad till de fall då grov vårdslöshet föreligger.

§ 8 Nyttjanderättsavgift

Parterna har för avsikt att fördela kostnaderna så långt det är möjligt enligt en kostnadsallokeringsmodell. Intill dess att full överenskommelse föreligger ska Stockholm stad utge en nyttjanderättsavgift om fyra hundra femtio tusen (450 000) kronor per kvartal.

Den angivna avgiften gäller till dess att Styrelsen för Trafik Stockholm beslutar att avgiften ska fördelas enligt kostnadsallokeringsmodellen

I nyttjanderättsavgiften ingår samtliga rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal. Angiven nyttjanderättsavgift förutsätter att leverantörerna av berörda system och anläggningar samtycker till att Stockholms stad får nyttja de av dem levererade systemen och anläggningarna på i detta avtal angivet sätt utan tillkommande kostnader.

§ 9 Tillkommande system mm

Om Part framställer önskemål att nyttja andra system skall antingen ett särskilt nyttjanderättsavtal träffas mellan parterna eller ett tilläggsavtal till det här avtalet tecknas. Det här avtalet skall därvid ligga till grund för det särskilda nyttjanderättsavtalet.

§ 10 Tillkommande part

Om part tillkommer enligt genomförandeavtalets § 32 skall detta avtal omförhandlas om tillkommande parts andel av nyttjandet av i NTS och/eller GCP i väsentlig grad skulle förändra parternas nyttjanderätt eller fördelning av investeringskostnader

§ 11 Överlåtelse av avtal

Part får inte utan den andre partens medgivande helt eller delvis överlåta detta avtal.

§ 12 Avtalets giltighetstid

Detta avtal gäller från undertecknandet till och med den 31 december 2022 under förutsättning att kommunfullmäktige i Stockholms stad godkänner avtalet.

==

Detta avtal har upprättats i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

Solna den

Stockholm den

För Trafikverket

För Stockholm stad

.....
Helena Sundberg

.....
Per-Anders Hedkvist

AVTAL**avseende****störningshantering inom Stockholms Stad och Stockholms län**

Med stöd av 'Genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm -- ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete i Stockholm' har följande underavtal träffats mellan Trafikverket Region Stockholm, nedan benämnd Trafikverket, och Stockholm Stad genom Trafikkontoret, nedan benämnd Staden, avseende störningshantering inom Stockholms Stad och Stockholms län.

§ 1 Bakgrund

I syfte att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön bedriver ovanstående parter sedan år 1996 störningshantering med hjälp av en VägAssistansstyrka. I denna styrka ingår vägassistansfordon, samt under viss tid av dygnet även bärgningsfordon. VägAssistans uppgift är att snabbt kunna ingripa ute på det högtrafikerade vägnätet i samband med trafikolyckor, fordonshaverier, hindrande föremål på vägbanan samt för patrullering av vissa förutbestämda sträckor.

Verksamheten bedrivs i samverkan mellan Trafikverket och Staden, inom i första hand ett område med en radie om ca femton (15) km från Stockholms centrum. Vid tillkommande kommun i enlighet med § 5 nedan, kan det geografiska området komma att omdefinieras.

VägAssistans leds från Trafikverkets och Stadens gemensamma trafikcentral, 'Trafik Stockholm'.

§ 2 Mål för verksamheten

Med en effektiv störningshantering ska ökad framkomlighet, förbättrad trafiksäkerhet och miljö uppnås. Verksamheten ska även bidra till att samhällsekonomiskt minska förseningskostnader vid resande och transporter, minska kötider och bidra till en effektiv hantering av uppkomna händelser.

§ 3 Genomförande

Trafikverket och Staden har träffat ett genomförandeavtal rörande Trafik Stockholms verksamhet (Genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm -- ett breddat partsgemensamt trafiksamarbete i Stockholm). Föreliggande avtal om störningshantering utgör ett underavtal till detta avtal.

Verksamheten enligt detta avtal styrs och rapporteras till Trafik Stockholms styrelse. Till stöd för verksamheten finns en referensgrupp, 'Framkomlighetsgruppen', med representation från väghållarna samt blåljusmyndigheterna. Trafikverket utser sammankallande.

Parterna är överens om att denna referensgrupp, 'Framkomlighetssgruppen', ska vara ett forum för erfarenhetsutbyte, verksamhetsuppföljning samt förslag till utveckling av verksamheten.

Närmare riktlinjer för verksamhetens bedrivande utformas av parterna gemensamt.

3.1 Tecknande av kontrakt med externa parter

För utförande av Vägassistanstjänster i enlighet med detta avtal ska Trafikverket vidmakthålla och vid behov upphandla ny extern part för utförande av de tjänster parterna överenskommer. För utförande av vägassistansuppdrag har kontrakt tecknats till och med den 30 november 2016 med en option om två (2) års förlängning. För utförande av bärgningsuppdrag har kontrakt tecknats till och med den 30 september 2013.

3.2 Prioritering och uppföljning av verksamheten

Larm inom Södra Länken har alltid högsta prioritet.

Larm inom VägAssistans övriga geografiska område har företräde i förhållande till annat uppdrag, d v s Trafik Stockholm äger rätt att besluta om att VägAssistans ska avbryta annat pågående uppdrag.

Uppföljning av antalet uppdrag och typ av uppdrag, fördelat på Trafikverket respektive Staden, ska utföras månatligen. Skriftlig rapport ska avlämnas till styrelsen för Trafik Stockholm kvartalsvis.

3.3 Kostnadsansvar

Grundprincipen är att var part som ingår i samarbetet vid Trafik Stockholm ska bära sina egna kostnader samt att gemensamma kostnader ska fördelas i proportion till det totala utnyttjandet.

Parterna har för avsikt att ta fram en kostnadsallokeringsmodell under första halvåret 2013, med avsikt att denna ska gälla från och med år 2014.

Intill dess att full överensstämmelse föreligger mellan faktisk kostnad och utfall i kostnadsallokeringsmodell ska kostnaderna fördelas genom en procentuell fördelning om:

- Trafikverket, sjuttiofem procent (75 %)
- Stockholm stad, tjugofem procent (25 %)

Trafikverket tillhandahåller och bekostar Raketutrustning för kommunikation mellan Trafik Stockholm och VägAssistansfordonen, samt teknisk utrustning för hantering av VägAssistans ärenden.

Trafikverket och Staden ansvarar gemensamt för den utveckling av verksamheten som erfordras. Vid behov regleras genomförande och finansiering av dessa aktiviteter i särskilda avtal, varvid Trafikverket ansvarar för upprättandet av dessa avtal.

Sker under avtalets giltighetstid väsentlig förändring av verksamhetens innehåll eller omfattning äger part rätt att, om förändringen innebär väsentlig förändring av skäligheten i

kostnadsfördelningen mellan parterna, påkalla förhandling om förändring av parternas fördelningsprinciper.

3.4 Fakturering och betalning

Trafikverket äger månadsvis i efterskott, med iakttagande faktisk kostnad i enlighet med fastställd kostnadsallokeringsmodell eller i förekommande fall utifrån parternas procentuella fördelning, fakturera den andra parten för uppkomna kostnader för den gemensamma verksamheten.

Betalning ska ske mot faktura och senast trettio (30) dagar efter mottagande av faktura.

§ 4 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknande av båda parter.

§ 5 Tillkommande kommun

När en kommun önskar delta i verksamheten och Trafikverket och Staden är överens om hur samarbetet bör utvidgas, ska sidoadtal till detta avtal tecknas. Påverkas de grundläggande principerna för detta avtal ska detta avtal omförhandlas med avseende på bland annat verksamhetens omfattning, fördelningsprinciper, utveckling av den framtida verksamheten och tvistehantering. Detta avtal ska dock utgöra grund för det omförhandlade avtalet.

§ 6 Avtalets giltighet

Detta avtal gäller från undertecknandet av båda parter till och med den 31 december 2022.

En förutsättning för avtalets giltighet är att det godkännts av kommunfullmäktige i Stockholms Stad.

§ 7 Uppsägning

Part äger rätt att säga upp detta avtal innan avtalstidens utgång eller påkalla omförhandling om

- den andre parten gör sig skyldig till väsentligt avtalsbrott eller
- förutsättningarna för avtalets genomförande väsentligen förändras och omöjliggör parts möjlighet att uppfylla sina åtaganden enligt detta avtal

Uppsägning ska vara skriftlig och ske med tolv (12) månaders varsel.

§ 8 Tvist

Uppkommer tvist med anledning av detta avtal ska denna i första hand underställas den partsgemensamma Styrelsen för Trafik Stockholm.

==

Detta avtal har upprättats i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

Solna den

Stockholm den

För Trafikverket

För Stockholms stad

.....
Helena Sundberg

.....
Per-Anders Hedkvist