Investeringsprojekt
Program Slussen

VERKSTÄLLIGHETSBESLUT
2018-05-15

Ärende/Dok. id.
1343120

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Lars Devero
08-686 16 44
lars.devero@sll.se

Program Slussen

Verkställighetsbeslut avseende Särskild ledningsfunktion för bussterminal Slussen

1 Ärendebeskrivning

Med detta ärende föreslår Program Slussen var en särskild ledningsfunktion för Bussterminal Slussen ska förläggas organisatoriskt. Med ”särskild” avses en ledningsfunktion som enbart leder bussterminalen.

2 Beslutsunderlag

Detta dokument samt:

- Presentationsmaterial föredraget vid beredningsmöte, 2018-05-03
- Resulterande anteckningar från riskanalys, 2018-05-02
- Styrgruppsprotokoll för Program Slussen, möte 2018-05-15

3 Förslag till beslut

Sponsor och säkerhetsdirektiv, men stöd av styrgruppen, föreslår att CSU och CTA fattar beslut

att trafikutövaren för kommande trafikavtal för Nacka/Värmdö-trafiken ges ansvar för den särskilda ledningsfunktionen för bussterminal Slussen. Ledningsfunktionen föreslås bestå av två delar:

1) trafikledning och säkerhetsmässig övervakning,

2) driftansvar och underhållsmässig övervakning av de installationer och ytor i terminalen som trafikutövaren har tilldelats ansvar för.

4 Förslag och motivering

Sammanfattning
Projektering av anläggningen och dess olika installationer pågår för fullt under 2018. Förläggningen av ledningsfunktionen är en förutsättning som ger stabilitet i olika projekteringsfrågor, främst kopplade till styrning och övervakning.

Personsäkerheten i anläggningen har projekterats av WSP på uppdrag av Staden. TF har varit med och granskat lösningen. Detaljprojektering gällande t.ex. styrningar av installationer pågår för närvarande. Programmet och TF ska planera personals uppgifter i anläggningen.

Behovsanalys för kommande trafikavtal för Nacka/Värmdötrafiken är påbörjad inom SU och i inledande diskussioner med anbudsgivare är förläggningen av ledningsfunktion en viktig förutsättning.

Nedanstående principer bedöms viktiga att gälla för den särskilda ledningsfunktionen i samband med att detta beslut slås fast:

1. Ledningsfunktionen för bussterminalen ska bemannas av trafikutövaren. Denne ska ha fullt ansvar för verksamheten och ha ansvar för all metodik och alla rutiner. Trafikutövaren ska följa övergripande riktlinjer och SSÄ-SÄK från trafikförvaltningen samt övriga punkter gällande ledning av terminalen/terminaler beskrivna i trafikavtalet.

2. Ledningsfunktionen ska vara placerad på en plats som väljs av trafikutövaren. Avgränsningar i möjligheter kan beslutas av TF och ska då beskrivas i upphandlingsunderlaget för det framtida gällande trafikavtalet. En alternativ ledningsplats ska bestämmas och vissa krav på denna plats måste beskrivas av TF. Lokaler/platser måste kommuniceras från trafikutövaren vid en bestämd tidpunkt så att alla delkomponenter för ledningsfunktionen hinner installeras i tid för samordnad provning samt övningar.

3. Ledningsfunktionen ska innehålla hårdvara och programvara som tillhandahålls i entreprenad som styrs av Staden eller av TF eller en kombination (det är ännu ej bestämt i produktionsplaner och är beroende av detta beslut.). TF kommer att se till att SL-net installeras i beslutade lokaler.

4. Ledningsfunktionen ska vara i drift under hela dygnet.

5. Ledningsfunktionen ska vara bemannad av minst 1 person. Under tid när terminalen är stängd kan övervakande operatör eventuellt delas med andra anläggningar som trafikutövaren är ansvarig för.

Bakgrund
Den bussterminal som ska uppföras i Katarinaberget behöver övervakas i alla dess delar och körytorna i terminalen samt nedfarten från Stadsgårdsleden måste trafikledas. Åtgärder behöver vidtas vid trafikstörningar, vid funktionsavbrott i prioriterade installationer och vid allvarliga oönskade händelser såsom brand, bombhot eller trängsel.

En ledningsfunktion som är baserad utanför själva anläggningen måste finnas för att utföra ovanstående övervakning och vidta åtgärder. Anläggningen har inte projekterats med ett rum för en ledningsfunktion av förklarliga skäl, det är säkerhetsmässigt olämpligt att ha ledningsfunktionen inne i själva anläggningen.

Terminalen måste övervakas av ledningsfunktionen under hela dygnet, även när terminalen är stängd. I övrigt måste personal finnas i anläggningen eller dess omedelbara närhet under dygnets flesta timmar.

Föreliggande alternativ som har diskuterats sedan september 2017 är nedanstående.

Ledningsfunktionen kan förläggas organisatoriskt hos:

1. trafikutövaren för busstrafiken Nacka/Värmdö
2. Trafikförvaltningen som en helt ny funktion
3. övergripande ledningscentral för T-Slussen (TLC 1)
4. helt ny upphandlad entreprenör skild från trafikutövarens trafikledning

Inga andra alternativ har framkommit under de möten som hållits.

Under möte 2017-09-01 med flera SG-medlemmar närvarande ansåg mötet enhälligt att det enda rimliga alternativet är alternativ 1 ovan.

Avstämningar har gjorts med Kristina Löwenberg på SU gällande behovsanalys för framtida trafikledning, TN 2015-0393.

Avstämningar har även gjorts med ansvarig för upphandling av nytt trafikavtal för Nacka- och Värmdötrafiken, Christian Arntzen.

En riskanalys utfördes 2018-05-03 med deltagare från Stab/Säkerhet samt TA Buss. Resulterande risklista utgör en bilaga till detta beslut.

Överväganden och motivering
Beslutet om var den särskilda ledningsfunktionen ska placeras organisatoriskt och vad den ska innehålla är inte en fråga som kräver en jämförelse mellan olika alternativ där analys görs av tid, kostnad eller kvalitet. Beslutet är en principfråga som följer av inriktningen att ledningsfunktioner för ny infrastruktur inte ska implementeras i trafikförvaltningens organisation utan istället hos den huvudsakliga trafikutövaren för den aktuella anläggningen. Den inriktningen har följts för andra driftsatta anläggningar den senaste tiden.
Fall där de sakliga förutsättningarna är lika, ska behandlas på samma sätt, detta enligt likhetsprincipen.

Alternativet är att förlägga den särskilda ledningsfunktionen hos tunnelbanans TLC 1 som är övergripande ansvarig för T-Slussen. På TA Tunnelbana har man tidigare ansett att det är en olämplig uppgift för TLC 1. TA Buss har inte yttrat sig om det alternativet. Trafikutövarna för buss kommer sannolikt att anse att det är märkligt att deras bussar och verksamhet inom terminalen skulle styras av MTR Tunnelbanans trafikledning.

Ett underliggande alternativ till ovanstående är att TLC 1 tar över ansvaret för anläggningen endast i de fall då en s.k. åtgärdsplan startas och det ska endast ske vid en allvarlig oönskad händelse. Huvudargumentet mot detta alternativ är att det finns en stor risk i att flytta ett ansvar från den normala ledningsfunktionen till en annan ledning men

endast i en allvarlig situation. Det har ansetts nödvändigt att bygga upp det så i fallet med Citybanans stationer p.g.a. att det finns ytterligare en ledningsfunktion inblandad i den anläggningen (Trafikverkets trafikledning) men det är inte nödvändigt här. Den funktion som i normala fall ansvarar för en verksamhet bör ha detta ansvar även under en krissituation, enligt ansvarsprincipen.

Gällande drift och underhåll kan konstateras att den huvudsakliga trafikutövaren bör ha bäst möjlighet att på ett ändamålsenligt sätt kunna sköta anläggningen och besluta om åtgärder för anläggningen och dess resenärer, detta enligt närhetsprincipen. Hur anläggningen upplevs av resenären kommer att påverka kundnöjdhetsindex, något som trafikutövaren mäts på för ekonomisk ersättning.

Ekonomiska konsekvenser
Genom att avtala den särskilda ledningsfunktionen som en del av trafikavtalet kommer kostnaden att utgöra en del av trafikutövarens ersättning. Ifråga om kostnadseffektivitet bör det vara en bra lösning att kostnaden tillkommer till en redan befintlig trafikledningscentral där ledningsfunktionen för denna terminal utgör ytterligare ett ledningsbord samt eventuellt också delas upp så att drift och underhållsfrågor övervakas från ett dedikerat bord för driftledning på samma eller annan plats.

Riskbedömning
Risker beskrivs i bilaga ’Anteckningar från riskanalys’ utförd 2018-05-02.

Konsekvenser för miljön
Inga konsekvenser för miljön är identifierade.

Sociala konsekvenser
En social konsekvens är ökad trygghet för resenärer genom att en bemannad, särskild ledningsfunktion med kamerabilder ger en ökad sannolikhet att upptäcka oegentligheter och problem i resenärsytorna.

Torbjörn Bodin
Programdirektör/Sponsor

Lars Ericsson
Säkerhetsdirektör

Lars Devero
Programledare

Beslutas enligt ovanstående förslag

Stockholm den 2018-

Jens Plambeck
Avdelningschef, Strategisk utveckling

Fredrik Cavalli-Björkman
Avdelningschef, Trafikavdelningen