

KS § 4:14

Dnr. KS 2013/371-007

(2)

## Svar på revisionsrapport – Angående granskning av internkontroll inom överförmyndarverksamheten

### Kommunstyrelsens beslut

1. Som yttrande till revisorerna överlämna tjänsteutlåtande daterat 2014-03-14.
2. Kommunstyrelsen ges en redovisning av hur revisorernas påpekanden har genomförts senast augusti 2014.
3. Omedelbar justering av ärendet.

### Sammanfattning

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Österåkers kommun har PwC granskat den interna kontrollen inom överförmyndarverksamheten. Granskningen har syftat till att bedöma om överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag.

Revisorerna bedömer sammantaget att överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag men att vissa områden och vissa rutiner behöver stärkas och utvecklas ytterligare.

Revisorerna har i sin rapport lämnat ett antal rekommendationer som besvaras enligt nedan.  
*Revisorerna påpekar att uppföljningsbara mål eller styrta fastställs för verksamheten gällande exempelvis utbildning av ställföreträdare, arvodesutbildningar och handläggningstider.*

Det finns ett antal mätbara mål för verksamheten med dessa behöver dokumenteras och fastställas.

*Vidare rekommenderar revisorerna att rutiner skapas för en mer regelbunden uppföljning av ställföreträdarnas ekonomiska situation och lämplighet, även under pågående uppdrag. Lämplighetskontrollen bör kompletteras med frågor avseende uppdrag i andra kommuner. Dessa frågor bör även ingå i en regelbunden lämplighetskontroll.*

Rutiner finns för detta men ska dokumenteras och fastställas.

### Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens kontors tjänsteutlåtande daterat 2014-03-04.

### Förslag till beslut

Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens kontors beslutsförslag innebärande att som yttrande till revisorerna överlämna tjänsteutlåtandet daterat 2014-03-04

Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar på tillägg innebärande omedelbar justering av ärendet.

Ann-Christine Furustrand (S) yrkar på tillägg innebärande att Kommunstyrelsen ges en redovisning av hur revisorernas påpekanden har genomförts senast augusti 2014.

Forts.

Forts. KS § 4:14

Michael Solander (MP) biträder Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

Bo Edlén (V) lämnar ett ersättaryttrande innebärande att om (V) hade haft yrkanderätt hade (V) biträtt Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

### Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkanden och Ann-Christine Furustrands (S) yrkande med biträde med Michael Solander (MP) och finner att så är fallet.

---

### Expedieras

- Revisorerna
- Akten

## Tjänsteutlåtande

Kommunstyrelsens kontor

Datum 2014-03-04

Dnr KS 2013/371-007

(3)

Till Kommunstyrelsen

### Svar på revisionsrapport - Angående granskning av internkontroll inom överförmyndarverksamheten

#### Sammanfattning

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Österåkers kommun har PwC granskat den interna kontrollen inom överförmyndarverksamheten. Granskningen har syftat till att bedöma om överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag.

Revisorerna bedömer sammantaget att överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag men att vissa områden och vissa rutiner behöver stärkas och utvecklas ytterligare.

Revisorerna har i sin rapport lämnat ett antal rekommendationer som besvaras enligt nedan.

*Revisorerna påpekar att uppföljningsbara mål eller styrta fastställs för verksamheten gällande exempelvis, utbildning av ställföreträdare, arvodesutbetalningar och handläggningstider.*

Det finns ett antal mätbara mål för verksamheten men dessa behöver dokumenteras och fastställas.

*Vidare rekommenderar revisorerna att rutiner skapas för en mer regelbunden uppföljning av ställföreträdarnas ekonomiska situation och lämplighet, även under pågående uppdrag. Lämplighetskontrollen bör kompletteras med frågor avseende uppdrag i andra kommuner. Dessa frågor bör även ingå i en regelbunden lämplighetskontroll.*

Rutiner finns för detta men ska dokumenteras och fastställas.

#### Beslutsförslag

**Kommunstyrelsen föreslås besluta**

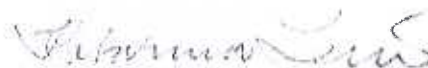
Som yttrande till revisorerna överlämna tjänsteutlåtandet daterat 2014-03-14.

#### Bilagor

Revisionsrapport Angående granskning av internkontroll inom överförmyndarverksamheten.

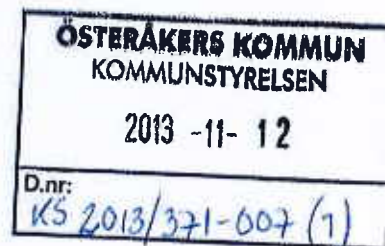


Jan-Olaf Friman  
Kommundirektör



Katarina Leinar  
Ekonomichef

2013-11-04



Kommunstyrelsen

**Angående granskning av intern kontroll inom  
överförmyndarverksamheten**

---

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Österåkers kommun har PwC granskat den interna kontrollen inom överförmyndarverksamheten. Granskningen har syftat till att bedöma om överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag. Resultatet redovisas i bifogad rapport.

Vi bedömer sammantaget att överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag men att vissa områden och vissa rutiner behöver stärkas och utvecklas ytterligare.

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi bl.a. att:

- Uppföljningsbara mål eller styrta fastställs för verksamheten gällande exempelvis, utbildning av ställföreträdare, arvodesutbetalningar och handläggningstider.
- Rutiner skapas för en mer regelbunden uppföljning av ställföreträdarnas ekonomiska situation och lämplighet, även under pågående uppdrag. Lämplighetskontrollen bör kompletteras med frågor avseende uppdrag i andra kommuner, dessa frågor bör även ingå i en regelbunden lämplighetskontroll.

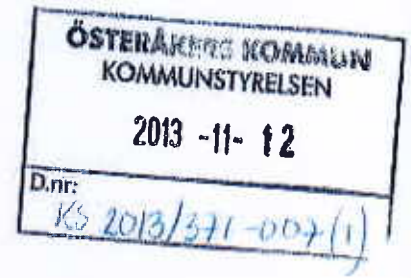
Revisorerna översänder rapporten till Kommunstyrelsen och önskar en redogörelse över vilka åtgärder som avses vidtas utifrån vad som framkommit i granskningen. Svaret skall vara revisorerna tillhanda senast den 31 januari 2014.

För revisorerna

Bengt Olin  
ordförande

**För kännedom:**

Kommunfullmäktiges presidium



## Revisionsrapport

# Intern kontroll inom Överförmyndar- verksamheten Österåker Kommun

Anders Hägg  
Samir Sandberg

Oktober 2013



## ***Innehållsförteckning***

<b>1.</b>	<b>Sammanfattande bedömning och rekommendationer .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Bakgrund och uppdrag .....</b>	<b>3</b>
2.1.	Bakgrund .....	3
2.2.	Uppdrag och revisionsfråga .....	3
2.3.	Metod.....	3
<b>3.</b>	<b>Överförmyndarsystemet .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Granskningsresultat.....</b>	<b>5</b>
4.1.	Styrande och stödjande dokument.....	5
4.2.	Organisation, kompetens och ekonomi.....	6
4.2.1.	Bedömning och rekommendationer .....	8
4.3.	Rekrytering av ställföreträdare .....	9
4.3.1.	Bedömning och rekommendationer .....	9
4.4.	Dokumentation och arbetssätt .....	10
4.4.1.	Bedömning och rekommendationer .....	11
<b>5.</b>	<b>Bilaga A .....</b>	<b>12</b>
5.1.	Kontrollfrågor.....	12

# 1. **Sammanfattande bedömning och rekommendationer**

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Österåkers kommun har PwC granskat den interna kontrollen inom överförmyndarverksamheten. Den revisionsfråga granskningen avser att besvara är följande:

## **Har överförmyndarverksamheten en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag?**

Vi bedömer sammantaget att överförmyndarverksamheten har en tillräcklig intern kontroll för sitt uppdrag. Vissa områden och vissa rutiner kan dock utvecklas enligt nedan.

Vi bedömer att överförmyndarverksamheten i Österåkers kommun är ändamålsenlig vad gäller kompetens och organisation. Vi anser framförallt att det är positivt att organisationen i och med det nya överförmyndarkansliet är mindre sårbart utifrån att administrationen blir mindre beroende av en specifik person.

Vi bedömer att så väl rekryteringen av ställföreträdare, som att mängden ärenden för ställföreträdarna är ändamålsenlig mot bakgrund av att kommunen i dagsläget inte har någon brist på ställföreträdare och att kvalitén på inkomna årsräkningar bedöms som hög. Vi bedömer också att ställföreträdarna erbjuds utbildningar och information i rimlig utsträckning för att klara sitt uppdrag, denna del kan dock utvecklas utifrån ställföreträdarnas egen uppfattning.

Lämplighetskontrollen av ställföreträdarna kan enligt vår uppfattning utvecklas. I dagsläget görs i regel enbart en lämplighetskontroll när ställföreträdaren åtar sig sitt första uppdrag. Vi anser att kontroll bör ske kontinuerligt samt att erforderlig lämplighetskontroll ska genomföras och noteras varje gång en ställföreträdare förordnas, även om personen i fråga har uppdrag sedan tidigare. Detta i syfte att stärka rättssäkerheten för huvudmännen.

Registrering och hantering av ärenden sker med god ordning. Länsstyrelsen har i sin granskning 2012 inte uppmärksammat några brister. Vi anser dock att överförmyndaren bör se över gällande gallringsplan då vi anser att gallringstiden för depåbesked kan anses kort.

Det är positivt att överförmyndarverksamheten har checklistor avseende granskning av årsräkningar. Den granskning som genomförts av årsräkningar visar att granskningen följer de lagstadgade kraven.

Vi bedömer också att rutinen avseende arvodesutbetalningar, vilka sker först efter avslutad granskning av årsräkning, är ändamålsenlig. Utifrån kritiken som lyfts fram från de intervjuade ställföreträdarna kan det dock finnas skäl att se över informationen om möjligheterna till att få extra arvodesbeslut vid stora utlägg som är godkända av Överförmyndaren.

En granskning av överförmyndarverksamheten från revisionens sida skedde senast år 2008 i Österåkers kommun. Vi kan konstatera att verksamheten har utvecklats utifrån de rekommendationer som då lämnades men att ett antal rekommendationer kvarstår.

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi att:

- Uppföljningsbara mål eller styrtal fastställs för verksamheten gällande exempelvis, utbildningar, arvodesutbetalningar och handläggningstider.

- Rutiner skapas för en mer regelbunden uppföljning av ställföreträdarnas ekonomiska situation och lämplighet, även under pågående uppdrag
- Lämplighetskontrollen bör kompletteras med frågor avseende uppdrag i andra kommuner, dessa frågor bör även ingå i en regelbunden lämplighetskontroll.
- En översyn av kommande utbildningar görs utifrån ställföreträdarnas önskemål
- En översyn av gallringsrutinen sker
- Överförmyndaren ser över möjligheten att skapa rutiner för fördjupade granskningar eller extra kontrollgranskningar.
- Överförmyndaren mer löpande informerar om möjligheten att söka extra arvodesbeslut för stora utlägg.



## **2. Bakgrund och uppdrag**

### **2.1. Bakgrund**

Personer som inte kan ta hand om sig själva och sin egendom riskerar att drabbas av rättsförluster. Det kan handla om omyndiga eller personer som på grund av hög ålder eller psykiskt funktionshinder inte kan bevaka sin rätt, förvalta sin egendom eller sörja för sina personliga behov och sitt välbefinnande. För den som har behov av hjälp medverkar överförmyndarnämnden/överförmyndaren till att en god man, förvaltare eller förmyndare utses. Nämnden/överförmyndaren kontrollerar att de utsedda personerna fullgör sina uppdrag på ett tillfredsställande sätt. En svag tillsyn och kontroll från överförmyndarens sida kan innebära en väsentlig risk för kommunen utifrån ett förtroendeperspektiv.

Överförmyndarverksamhet är en obligatorisk kommunal uppgift och innefattar ett betydande moment av så kallad myndighetsutövning, vilket innebär ett bestämmande över vad enskilda människor får och ska göra. Verksamheten regleras i första hand av Föräldrabalken (FB), Förvaltningslagen (FL) och Kommunallagen (KL). Beslut angående förordnande av god man eller förvaltare fattas av Tingsrätten och det är i första hand Länsstyrelsen som utövar tillsyn av verksamheten.

### **2.2. Uppdrag och revisionsfråga**

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Österåkers kommun har PwC granskat den interna kontrollen inom överförmyndarverksamheten. Den revisionsfråga granskningen avser att besvara är följande:

- Har överförmyndarverksamheten en tillräcklig god intern kontroll för sitt uppdrag.

För att besvara revisionsfrågan har granskning skett mot följande kontrollmål:

- Det finns tydliga rutiner för hur lagstadgade uppgifter samt i förekommande fall verksamhetsmål ska följas upp.
- Ändamålsenlig process för rekrytering av förmyndare, gode män och förvaltare finns etablerad.
- Omfattningen på uppdrag för gode män och förvaltare är rimlig.
- Fungerande rutiner för arvodesutbetalningar finns.
- Gode män och förvaltare delges utbildning i tillräcklig omfattning.
- Det finns rutiner som säkerställer att gode män på ett tillfredsställande sätt, enligt FB 11 kap 4 §, hanterar områdena bevakning av rätt, förvaltning av egendom och att sörja för sin person sker på ett tillfredsställande sätt.
- Arkivering och överlämnande av handlingar sker på ett tillfredsställande sätt.

I uppdraget ingår även en redogörelse över kommunens organisation för överförmyndarverksamheten samt antalet aktuella klienter och uppdrag.

### **2.3. Metod**

Granskningen genomfördes genom intervjuer med överförmyndare, gode män, samt via granskning och analys av policy och riktlinjer. Detta kompletteras med en översiktlig kontroll av personakter. Eventuella tillsynsrapporter studeras.

### **3. Överförmyndarsystemet**

I varje kommun ska det enligt lag finnas en överförmyndare eller en överförmyndarnämnd. Överförmyndaren är en kommunal myndighet som ansvarar för tillsynen av ställföreträdare för underåriga eller hjälpbehövande vuxna. En ställföreträdare kan vara en förmyndare, en god man eller en förvaltare. Den person som har en ställföreträdare benämns huvudman. Ställföreträdarnas uppgift är att ta till vara sina huvudmäns intressen. Uppdraget består vanligen av två delar; dels ekonomisk förvaltning, dels personlig omvårdnad.

Ekonomisk förvaltning innebär förvaltning av egendom genom att svara för huvudmannens ekonomi. Uppgifter som ingår i uppdraget kan exempelvis vara att betala räkningar och utbetala fickpengar. Ställföreträdaren kan även få i uppgift att bevaka huvudmannens rätt vilket exempelvis kan innebära att bevaka huvudmannens intresse vid domstolsförhandlingar. Personlig omvårdnad innebär att ställföreträdaren även ska sörja för huvudmannens person. Med detta menas att ställföreträdaren ska lära känna huvudmannen och se till att denne får den vård och omsorg han/hon behöver. Ställföreträdare har rätt till ersättning och denna utbetalas vanligen en gång per år i samband med granskningen av årsräkningen. Arvodets omfattning står i proportion till den insats som uppdraget kräver och anges vanligen som ett procenttal (%) av basbeloppet. Om huvudmannen har tillgångar som överstiger 2,65 prisbasbelopp står denne själv för kostnaden av arvodet, om tillgångar saknas är kommunen skyldig att ersätta ställföreträdaren.

Överförmyndarna har till uppgift att värna om huvudmännens intressen genom att utöva tillsyn över ställföreträdarna. Syftet med tillsynen är att motverka rättsförluster hos personer i samhället som inte själva kan bevaka sin rätt och huvudmännen är därmed beroende av en väl fungerande förvaltning. Överförmyndarens uppdrag omfattar myndighetsutövning mot enskilda människor genom att övervaka att ställföreträdarna sköter sina uppgifter enligt gällande regler och lagar.

Länsstyrelserna svarar för den statliga tillsynen av de kommunala överförmyndarna.

Regeringen har i en förordning angivit att länsstyrelserna med lämpliga tidsmellanrum ska inspektera överförmyndarnas verksamhet.

## **4. Granskningsresultat**

### **4.1. Styrande och stödjande dokument**

#### **Externa styrdokument**

Föräldrabalken (FB) § 9-19

Sveriges Kommuner och Landstings förslag till ersättningsregler, cirkulärnr 07:74, diariernr 07/3502.

#### **Interna styrdokument**

*Följande dokument är fastställda av Överförmyndaren om inget annat anges.*

Administrativa rutiner rörande ställföreträdare, 2010-02-04

Rutiner för ärendehantering hos Överförmyndaren, 2009-02-05

Rutiner för E-posthantering hos Överförmyndaren 2009-02-16

Reglemente för Överförmyndaren, antagen av KF 2008-11-05

Överförmyndarens delegationsförteckning, 2012-01-02

Gemensamma gallringsföreskrifter för handlingar av tillfällig eller ringa betydelse, antagen av KS 2010-03-29

Arkivbeskrivning, arkivförteckning, dokumenthanteringsplan och gallringsplan, 2009-04-23

Riktlinjer för ersättning till gode män för ensamkommande barn, 2011-06-08

Riktlinjer för ersättning till förordnade ställföreträdare, 2008-08-13.

Rutiner i samband med granskning av års- och sluträkningar, 2011-01-13

Rutiner vitesföreläggande, 2010-03-15

Rutin ensamkommande barn, *(Saknar antagningsdatum)*

Rutin ansöknings- eller anmälningsärende, 2012-11-14

Anvisningar för leveranser till kommunarkivet

## **4.2. Organisation, kompetens och ekonomi**

Överförmyndarverksamheten består i Österåker kommun av en Överförmyndare som är politiskt tillsatt, men som också handlägger ärenden motsvarande en 50-procentstjänst. Överförmyndaren har utöver sin halvtidstjänst också delegerat handläggningen av ärenden till överförmyndarkansliet i Täby som är ett samarbete mellan Österåker, Täby, Norrtälje och Vallentuna.

Organisatoriskt ligger överförmyndarverksamheten i Österåker under kommunfullmäktige och den politiskt tillsatte överförmyndaren ansvarar för verksamheten. Övriga personalresurser är organisatoriskt placerade i Täby på överförmyndarkansliet och har där en kanslichef som har personalansvaret.

Samarbetet mellan kommunerna är relativt nytt och kommunen ingår som del i det gemensamma överförmyndarkansliet från och med 1 januari 2012.

Uppstarten av det gemensamma kansliet innebar ingen större skillnad i mot hur arbetet skedde tidigare, utöver att man fysiskt är placerad i Täby. Succesivt har dock samarbetet utökats med diskussioner om gemensamma rutiner och samarbete mellan olika handläggare. Kansliet träffas bland annat regelbundet för gemensamma avstämningsmöten där de som har belastningstoppar kan få stöd och hjälp för att jämna ut bördan mellan de olika handläggarna. Den grundläggande tanken med det gemensamma kansliet är att minska sårbarheten genom att handläggare kan stödja varandra vid frånvaro och att det där finns administratörer på plats som öppnar post, scannar in underlag osv.

Kansliet består av två rotlar med två kommuner i varje rotel. Varje rotel har minst en jurist och sedan eventuellt andra handläggarresurser med olika kompetenser. I den roteln Österåker ingår i sätter även handläggarna från Norrtälje kommun. På kansliet arbetar handläggarna i huvudsak med den "egna" kommunen, men kan ta hjälp av varandra om det behövs. Kansliet har valt att dela upp sig kommunvis för att behålla den lokala kännedomen och närheten till kommunen. Kompetensen beskrivs som i huvudsak hög på kansliet, med såväl ett flertal jurister, som statsvetare och ekonomer. Roteln som arbetar mot Österåker består av 3 personer i teamet, samt förtroendevalda och administratör. Österåker har 1 heltidsandläggare samt den halvtid som överförmyndaren handlägger. Österåkers handläggare är jurist i botten, utöver detta har hon en mer erfaren jurist i roteln som ska stödja henne i mer komplicerade fall. Överförmyndaren är själv utbildad socionom.

Delegationsordningen samt aktuell lagstiftning styr handläggarna, utöver detta finns ett stort antal interna styrdokument i form av rutinbeskrivningar och riktlinjer som nämnts ovan.

Överförmyndaren sitter i huvudsak placerad på överförmyndarkansliet i Täby och har inga ordinarie öppettider i Österåker. Överförmyndaren finns dock tillgänglig ca 1,5 dagar i veckan i Österåker för framförallt bokade möten, utbildningar och träffar med samverkanspartners. Kansliet i Täby har expeditions- och telefontider 2 timmar om dagen helgfri måndag – torsdag. Besök sker vanligtvis enligt överenskommelse och kan också ske utanför dessa tider.

Vid intervjuerna med ställföreträdare uppger samtliga att tillgängligheten till Överförmyndaren är god, några belyser dock vikten av att överförmyndaren även i framtiden finns tillgänglig i Österåker och inte endast i Täby.

Överförmyndarverksamhetens budget avseende 2012 uppgick till ca 2,7 mnkr. För 2012 noteras en avvikelse mot budget med -450tkr. Denna avvikelse beror på större kostnader för ställföreträdare än budgeterat, samt att kostnader för extrapersonal i samband med granskning av årsräkningar inte fullt ut varit budgeterat.

Ekonomisk översikt (tkr)	2010	2011	2012
<b>Budget</b>	2 490	2 300	2 670
<b>Utfall per 1231</b>	2 493	2 668	3 120
Avvikelse mot budget	-3	-368	-450

Antalet ärenden har successivt ökat de senaste åren. I utfallet redovisas aktuella ärenden vid avstämningstidpunkten<sup>1</sup>, detta gör att samtliga av de ärenden som behandlats under året inte ingår i sammanställningen.

Typ av ärende	2011	2012	2013-09
<b>God man: ensamkommande barn</b>	0	8	11
<b>God man: FB 11:1-3</b>	1	4	6
<b>God man FB 11:4</b>	191	223	248
<b>Förvaltare FB 11:7</b>	27	35	40
<b>Blandat ställföreträdarskap (11:4 och 11:7)</b>	7	9	9
<b>Förmyndarskapsärenden/Övriga</b>	130	150	161
<b>Totalt antal ärenden:</b>	<b>356</b>	<b>429</b>	<b>475</b>

Överförmyndaren upplever att arbetsbelastningen kring handläggningen stundtals är hög. Nuvarande arbetsstyrka räcker inte riktigt till för att klara de belastningstoppar som finns i verksamheten, detta löses i dagsläget med timvikarier vid granskningen av årsräkningar. Ett problem med detta är att utgifter för timvikarier inte fullt ut är budgeterat. Förutom vid granskningen av årsräkningarna bedömer dock Överförmyndaren att nuvarande bemanning räcker till.

En fråga som lyfts från kanslichefens sida är att överförmyndaren i dagsläget lägger betydligt mer tid på sitt arbete än den 50-procentstjänst som i dagsläget finns avsatt. Det finns då risker kring om bemanningen för Österåker kommer att räcka till om överförmyndaren byts ut.

Några egentliga fastställda mål finns inte avseende verksamheten. Inriktningsmålen är inte mätbara och återrapporteras inte i verksamhetsberättelsen, utan får snarare anses styra verksamheten utifrån ett juridiskt perspektiv. Ett internt mål som finns är att samtliga årsräkningar ska vara granskade innan midsommar, något som verksamheten lyckades uppfylla detta år.

<sup>1</sup> Avstämningstidpunkten avser den 31 december för 2011 och 2012, samt 17 september för 2013

Antalet ställföreträdare	2011	2012	2013-10
<b>Totalt</b>	<b>126</b>	<b>155</b>	<b>176</b>

Förvalttad förmögenhet, kronor	2010	2011	2012
<b>Totalt</b>	<b>177 257 400</b>	<b>167 531 272</b>	<b>143 468 996</b>

#### 4.2.1. *Bedömning och rekommendationer*

Överförmyndarverksamheten i Österåker kommun bedöms vara ändamålsenlig vad gäller kompetens och organisation. Det finns tydliga rutiner och riktlinjer kring den lagstadgade uppgiften, däremot saknas mätbara mål för verksamheten. Vi ser positivt på att verksamheten genom det nya överförmyndarkansliet framstår som mindre sårbar än vad den tidigare varit gällande personbundenhet. Överförmyndaren beskriver också att hon i och med denna nya organisation känner sig mer trygg i sitt uppdrag och i stödet från kansliet. Vi ser också positivt på att överförmyndarverksamheten har utvecklat en stor mängd rutinbeskrivningar och riktlinjer, vilket tidigare har saknats i verksamheten.

Vi rekommenderar att:

- Uppföljningsbara mål eller styrtal fastställs för verksamheten gällande exempelvis, utbildningar, arvodesutbetalningar och handläggningstider.

### **4.3. Rekrytering av ställföreträdare**

Ansvar för att rekrytera och förordna ställföreträdare ligger hos överförmyndaren. Hittills har det inte funnits något behov av att regelbundet annonsera efter ställföreträdare. I dagsläget sker rekryteringen i huvudsak genom att personer hör av sig till överförmyndaren för att visa sitt intresse för att bli gode män eller förvaltare. Överförmyndaren beskriver att hon kontinuerligt arbetar med återkoppling till de personer som hör av sig eller visar sitt intresse. När 4-5 personer visat intresse så bjuds dessa in till en första träff och en introduktionsutbildning då hon berättar om överförmyndarverksamheten och vad uppdraget innebär. Överförmyndaren upplever därmed inte att det är problematiskt att hitta ställföreträdare när en ansökan inkommer. De flesta ställföreträdare har mellan ett och tre uppdrag, men det förekommer att någon ställföreträdare har så många som 20 uppdrag. Det framgår dock inte huruvida ställföreträdarna har uppdrag i andra kommuner. De ställföreträdare med många uppdrag är oftast mer eller mindre professionella gode män och förvaltare. Överförmyndaren upplever att kvalitén på redovisningar och återrapporteringar från dessa personer inte är lägre än från personer med få uppdrag, utan beskriver snarare det omvända förhållandet.

Inför en ställföreträdarens första uppdrag görs sedvanlig lämplighetskontroll. Denna består av utdrag från polisens belastningsregister och kreditupplysning. När lämplighetskontroll är genomförd noteras detta i huvudmannens akt. Någon löpande kontroll av ställföreträdarna görs inte i dagsläget. När ställföreträdare förordnas nya uppdrag sker som regel ingen förnyad lämplighetskontroll, däremot görs detta i vissa fall om överförmyndaren bedömer att det var länge sedan den senaste lämplighetskontrollen utförts.

Utöver lämplighetskontrollen arbetar överförmyndaren mycket utifrån sin egen kunskap med att matcha ställföreträdare och klient. Detta görs utifrån lämplighet, ålder och intresse.

Ställföreträdarna träffar överförmyndaren inför att de åtar sig ett ärende. Detta gäller även de ställföreträdare som är anhöriga till huvudmännen. Vid träffen redogörs för uppdragets innehåll och omfattning.

Överförmyndaren anordnar regelbundet informations- alternativt utbildningsinsatser för ställföreträdarna där man vid behov tar in externa föreläsare för att genomföra dessa möten/utbildningar. Senaste utbildningen skedde i april 2013 och berörde då hur man bemöter huvudmän med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Utöver utbildningarna och informationsträffarna skickar överförmyndaren ut jultrev och sommarbrev till ställföreträdarna då hon informerar om det övergripande läget och aktuella frågor inom överförmyndarverksamheten.

Vid intervjuerna med ställföreträdarna uppger de flesta att de är relativt nöjda med informationen från överförmyndaren. Flertalet önskar dock mer praktisk information om sin egen klient och hur man ska bemöta viss specifik problematik. Överförmyndaren beskriver att hon har förståelse för denna önskan och att hon försöker anordna utbildningar i just dessa frågor. Ett exempel är den senaste utbildningen om just neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, samtidigt beskriver hon att detta är ett generellt problem då sådana utbildningar är svåra att hitta.

#### **4.3.1. Bedömning och rekommendationer**

Vi bedömer att så väl rekryteringen av ställföreträdare, som att mängden ärenden för ställföreträdarna är ändamålsenlig med bakgrund mot att kommunen i dagsläget inte har någon brist på ställföreträdare och att kvalitén på inkomna årsräkningar bedöms som hög. Vi bedömer också att ställföreträdarna erbjuds utbildningar och information i rimlig utsträckning för att klara sitt uppdrag, denna del kan dock utvecklas utifrån ställföreträdarnas egna uppfattningar.

Vi ser det som positivt att överförmyndaren arbetar med att utifrån sin kunskap matcha ställföreträdare och klient. Detta arbete bör dock systematiseras och dokumenteras för att öka spårbarheten.

Vi anser också att lämplighetskontrollen av nya ställföreträdare är ändamålsenlig men att lämplighetskontrollen för de befintliga ställföreträdarna bör utvecklas. I dagsläget görs i regel enbart en lämplighetskontroll när ställföreträdaren åtar sig sitt första uppdrag. Vi anser att kontroll bör ske mer kontinuerligt samt att erforderlig lämplighetskontroll ska genomföras och noteras varje gång en ställföreträdare förordnas, även om personen i fråga har uppdrag sedan tidigare. Detta i syfte att stärka rättssäkerheten för huvudmännen. Vi anser också att ställföreträdarna bör tillfrågas huruvida dessa har uppdrag i andra kommuner, och att det ska noteras vid lämplighetskontrollen.

Vi rekommenderar att:

- Rutiner skapas för en mer regelbunden uppföljning av ställföreträdarnas ekonomiska situation och lämplighet, även under pågående uppdrag
- Lämplighetskontrollen bör kompletteras med frågor avseende uppdrag i andra kommuner, dessa frågor bör även ingå i en regelbunden lämplighetskontroll
- En översyn av kommande utbildningar görs utifrån ställföreträdarnas önskemål

#### **4.4. Dokumentation och arbetsätt**

Länsstyrelsens senaste inspektionsrapport från sin granskning av överförmyndarverksamheten i Österåker utkom i september 2012. Länsstyrelsen hade inga anmärkningar eller noteringar.

Handläggaren eller administratören går dagligen igenom inkommande post och ankomststämplar denna i enlighet med gällande lagstiftning. Handläggning av ärenden sker i dagsläget i verksamhetssystemet Wärna.

Samtliga händelser (exempelvis inkommande post och samtal samt utgående korrespondens) noteras på dagboksblad i Wärna och diarienummer noteras på respektive dokument. De fysiska akterna förvaras i brandsäkra läsbara skåp i personalens tjänsterum. Tre år efter att redovisningshandlingarna överlämnats/ärendet avslutades levereras handlingarna till kommunarkivet.

Årsräkningarna ska enligt lag vara inne före den första mars nästkommande år. I januari skickas blanketter samt ett följebrev innehållandes en beskrivning över vad som ska ingå i årsräkningen ut till samtliga ställföreträdare.

Det övervägande antalet årsräkningar inkommer i tid. Förtydliganden och kompletteringar kan dock ibland behöva efterfrågas. Bevakning av ännu ej inkomna årsräkningar sker manuellt och handläggaren går igenom akterna i syfte att kontrollera vilka årsräkningar som saknas. Det förekommer att ställföreträdarna begär anstånd med årsräkningen. Detta noteras då på dagboksbladet i huvudmannens akt. Om ställföreträdarna inte inkommer med årsräkningen före första juni, då två påminnelser skickats utgår ett vite om 500kr för försenad årsräkning. Överförmyndaren har dock inte varit med om att besluta om något sådant vite. I år hade samtliga årsräkningar som inte fått anstånd granskats innan midsommar, vilket varit ett internt mål.

I dagsläget finns ingen rutin kring fördjupade granskningar eller extra kontrollgranskningar. Överförmyndaren uppger dock att hon funderat över att införa sådana granskningar för att ytterligare stärka rättssäkerheten för klienterna.

Arvode begärs via särskild blankett och inkommer vanligen i samband med årsräkningen. Ersättningen baseras på en sammanställning av uppdraget utifrån den arbetsinsats som



ställföreträdaren redovisar. Ersättningsnivåerna följer de riktlinjer som SKL har gett ut. Ställföreträdarna kan även begära extra ersättning för vissa typer av uppdrag som är av så kallad engångskaraktär. Ersättningen ges i förekommande fall per timme och begärs i samband med begärande om arvode. Det finns ingen övre gräns på hur många timmar man kan begära ersättning för, ersättnings storlek per timme är fastställd i riktlinjerna för arvoden.

I de fall klienten själv ska stå för arvodet meddelas huvudmannen beslutet om arvode vid årsräkningen och får själv föra över pengarna från klientens konto. I de fall då kommunen ska stå för arvodet skickas arvodesbeslutet till lönekontoret då årsräkningen är granskad som sedan betalar ut arvodet vid nästa löneutbetalning. Enligt statistiken över utbetalningar sker också majoriteten av samtliga arvodesutbetalningar (ca 80%) mellan slutet på januari och slutet på maj.

Utifrån intervjuerna framkommer att flertalet av ställföreträdarna anser att arvodesutbetalningarna fungerar dåligt. Detta främst eftersom det kan dröja flera månader från att ansökan om ersättning inkommer till att årsräkningen är granskad. Det framkommer också att ställföreträdarna är missnöjda med att systemet innebär att ställföreträdarna får ligga ute med pengar, såsom utlägg för bensin och liknande i upp till ett år innan utbetalning sker i samband med arvodesutbetalningen. Överförmyndaren belyser dock att ställföreträdare som har stora utlägg kan kontakta henne för att få ett extra beslut om utbetalning av utlägg under året om så önskas.

Inom ramen för granskningen har 10 akter granskats. Aktgranskningen har syftat till att kontrollera att gällande rutiner för handläggning efterlevs. Vi har i aktgranskningen noterat att ett antal årsräkningar för 2011 gallrats även på depåbesked, vilket enligt gällande gallringsplan kan ske antingen efter avslutad granskning eller efter tre år.

#### **4.4.1. Bedömning och rekommendationer**

Efter genomförd aktgranskning bedömer vi att dokumentation i allt väsentligt sker i enlighet med gällande regelverk och interna rutiner. Registrering och hantering av ärenden med hanteras i god ordning. Vi anser dock att överförmyndaren bör se över gällande gallringsplan då vi anser att gallringstiden för depåbesked är kort.

Det är positivt att överförmyndarverksamheten har checklistor avseende granskning av årsräkningar. Den granskning som genomförts av årsräkningar visar att granskningen följer de lagstadgade kraven.

Vi bedömer också att rutinen att arvodesutbetalningar sker först efter avslutad granskning av årsräkning är ändamålsenlig. Gällande kritiken avseende långa utbetalningstider noterar vi tvärt om utifrån statistiken över utbetalningar att utbetalningarna verkar ske relativt snabbt. Utifrån kritiken som lyfts fram kan det dock finnas skäl att se över informationen om möjligheterna till att få extra arvodesbeslut vid stora utlägg.

Vi rekommenderar att:

- En översyn av gallringsrutinen sker
- Överförmyndaren ser över möjligheten att skapa rutiner för fördjupade granskningar eller extra kontrollgranskningar
- Överförmyndaren mer löpande informerar om möjligheten att söka extra arvodesbeslut för stora utlägg.

## 5. Bilaga A

### 5.1. Kontrollfrågor

Kontrollfrågor	Granskningsåtgärder		
Registrering sker i enlighet med gällande lagstiftning.  Tillräckliga kontroller genomförs i samband med rekrytering av förmyndare, god man samt förvaltare.  Årsräkningarna granskas i enlighet med gällande lagstiftning.	1	Finns fastställda och dokumenterade riktlinjer avseende handläggning och dokumentation?	Ja
	2	Följer de dokumenterade riktlinjerna avseende handläggning och dokumentation gällande lagstiftning?	Ja
	3	Finns fastställda och dokumenterade riktlinjer avseende hantering av årsräkning?	Ja
	4	Följer de dokumenterade riktlinjerna avseende årsräkning gällande lagstiftning?	Ja
	5	Finns fastställda och dokumenterade riktlinjer avseende hantering av arvodesbeslut?	Ja <sup>2</sup>
	6	Följer de dokumenterade riktlinjerna avseende arvodesbeslut gällande lagstiftning?	Ja, baseras på SKL:s förslag.
	7	Finns fastställda och dokumenterade riktlinjer avseende förvaring av sekretessbelagda handlingar?	Ja
	8	Följs riktlinjerna avseende förvaring av sekretessbelagda handlingar?	Ja
	9	Finns fastställda och dokumenterade riktlinjer avseende rekrytering av förmyndare, god man samt förvaltare ?	-
	10	Följs riktlinjerna avseende rekrytering av förmyndare, god man samt förvaltare?	-

<sup>2</sup> Egen rutin finns skapad för ensamkommande flyktingbarn, för övriga används SKLs rekommendationer fullt ut.

2013-10-30

***Samir Sandberg***

*Projektledare*

***Anders Hagg***

*Uppdragsledare*

SN § 4:10

Dnr. SN 2014/0037-739

Utdrag: KF, Revisorerna, akt

**Rapportering av ej verkställda beslut enligt SoL per 2014-03-31 från Socialnämnden****Ärende**

Kommunerna har skyldighet enligt 16 kap 6 f § socialtjänstlagen (SoL) att till Inspektionen för Vård och Omsorg (IVO) och till revisorerna rapportera gynnande beslut enligt 4 kap 1 § SoL som inte verkställts inom tre månader från beslutsdatum. Socialnämnden ska även till Kommunfullmäktige lämna statistikrapporter över hur många gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Det fanns inga ej verkställda beslut per den 31 mars 2014.

**Beslutsunderlag**

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2014-04-04.

**Yrkande**

Helena Jungenstam (M) yrkar bifall till beslutsförslaget innebärande att Socialnämnden antecknar rapporten till protokollet och överlämnar denna till Kommunfullmäktige.

**Propositionsordning**

Ordföranden frågar om Socialnämnden beslutar enligt Helena Jungenstams (M) yrkande och finner att så är fallet.

**Socialnämndens beslut**

1. Anteckna rapporten till protokollet.
2. Överlämna rapporten till Kommunfullmäktige.

## Tjänsteutlåtande

### Socialförvaltningen

Datum 2014-04-04

Dnr SN 2014/0037-739 (1)

Till Socialnämnden

## Rapportering av ej verkställda beslut enligt SoL per 2014-03-31 från Socialnämnden

### Beslutsförslag

#### Socialnämndens beslut

1. anteckna rapporten till protokollet.
2. överlämna rapporten till Kommunfullmäktige.

### Bakgrund

Kommunerna har skyldighet enligt 16 kap 6 f § socialtjänstlagen (SoL) att till Inspektionen för vård och omsorg (IVO) och till revisorerna rapportera gynnande beslut, enligt 4 kap 1 § SoL, som inte verkställts inom tre månader från beslutsdatum.

Socialnämnden ska även till Kommunfullmäktige lämna statistikrapport över hur många gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslutet.

### Förvaltningens slutsatser

Det fanns inga ej verkställda beslut per den 31 mars 2014.



Anne Simmasgård

Socialchef

### Expedieras

Kommunfullmäktige

Akt

VON § 4:5

Dnr. VON 2014/0043-739

Utdrag: KF, Revisorerna, akt

**Rapportering av ej verkställda beslut enligt SoL och LSS per 2014-03-31 från  
Vård- och omsorgsnämnden****Ärende**

Rapporten avser äldreomsorg enligt SoL och omsorg till personer med funktionsnedsättning enligt SoL och LSS. Det fanns nitton ej verkställda beslut enligt SoL att rapportera den 31 mars 2014. Sexton beslut avser särskilt boende, ett avser trygghetslarm, ett beslut dagverksamhet och ett beslut korttidsboende. Det fanns tolv ej verkställda beslut enligt LSS att rapportera den 31 mars 2014. Elva beslut avser bostad med särskild service för vuxna, ett avser daglig verksamhet och ett beslut ledsagarservice.

**Beslutsunderlag**

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2014-04-24.

**Yrkande**

Mikael Ottosson (KD) yrkar bifall till beslutsförslaget innebärande att Vård- och omsorgsnämnden antecknar rapporten till protokollet samt överlämnar denna till Kommunfullmäktige.

**Propositionsordning**

Ordföranden frågar om Vård- och omsorgsnämnden beslutar enligt Mikael Ottossons (KD) yrkande och finner att så är fallet.

**Vård- och omsorgsnämndens beslut**

1. Anteckna rapporten till protokollet.
2. Överlämna rapporten till Kommunfullmäktige.



## Tjänsteutlåtande

Socialförvaltningen

Till Vård- och omsorgsnämnden

Datum 2014-04-24

Dnr VON 2014/0043-739 (1)

### Rapportering av ej verkställda beslut enligt SoL och LSS 2014-03-31 från Vård- och omsorgsnämnden

#### Sammanfattning

Rapporten avser äldreomsorg enligt SoL och omsorg till personer med funktionsnedsättning enligt SoL och LSS.

#### Beslutsförslag

##### Vård- och omsorgsnämndens beslut

1. Anteckna rapporten till protokollet.
2. Överlämna rapporten till Kommunfullmäktige.

#### Bakgrund

Kommunen har skyldighet enligt 16 kap 6 f § Socialtjänstlagen (SoL) och enligt 28 f § Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) att till Inspektionen för vård och omsorg (IVO) och revisorerna rapportera gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader från beslutsdatum.

Vård- och omsorgsnämnden ska även lämna statistikrapport till Kommunfullmäktige över hur många gynnande beslut enligt 4 kap. 1 § SoL och 9 § LSS som inte verkställts inom tre månader från dagen för gynnande beslut.

#### Förvaltningens slutsatser

Det fanns nitton ej verkställda beslut enligt SoL att rapportera den 31 mars 2014. Sexton beslut avser särskilt boende, ett avser trygghetslarm, ett dagverksamhet och ett beslut korttidsboende.

Det fanns tolv ej verkställda beslut enligt LSS att rapportera den 31 mars 2014.

Elva beslut avser bostad med särskild service för vuxna, ett avser daglig verksamhet och ett beslut ledsagarservice.

#### SoL

Kvinna född 1928 beslut särskilt boende 2012-10-09. Tackat nej till erbjudande 2013-02-07, 2013-04-24, 2013-05-27, 2014-01-15 och 2014-03-24. Önskar komma till namngivet boende och då flytta samtidigt med maken.

## Tjänsteutlåtande

Man född 1925 beslut särskilt boende 2012-10-09. Tackat nej till erbjudande 2013-02-07, 2013-04-24, 2013-05-27, 2014-01-15 och 2014-03-24. Önskar komma till namngivet boende och då flytta samtidigt med maken.

Man född 1938 beslut särskilt boende 2013-03-18 samt beslut för maka om parboende i särskilt boende 2013-03-18. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-10-21. Verkställt 2014-01-28. Maken har dock tackat nej till parboende 2013-10-21.

Man född 1932 beslut särskilt boende 2013-06-03. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-09-18 och 2013-10-24.

Man född 1944 beslut särskilt boende 2013-06-13. Verkställt 2014-02-03.

Kvinna född 1919 beslut särskilt boende 2013-06-25. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-10-21 och 2014-03-27. Återtagit ansökan 2014-03-27.

Kvinna född 1948 beslut särskilt boende 2013-08-26. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-12-11 och 2014-01-20. Beslutet verkställt 2014-02-24.

Kvinna född 1935 beslut särskilt boende 2013-09-04. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-12-11. Beslutet verkställt 2014-01-28.

Kvinna född 1923 beslut särskilt boende 2013-09-04. Beslutet verkställt 2014-03-03.

Kvinna född 1919 beslut trygghetslarm 2013-09-05. Tackat nej till erbjuden insats i avvaktan på flytt till ny lägenhet. Verkställt 2014-01-07.

Kvinna född 1932 beslut särskilt boende 2013-09-06. Beslutet verkställt 2014-03-20.

Man född 1921 beslut särskilt boende 2013-09-18. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-12-11. Beslutet verkställt 2014-01-30.

Man född 1936 beslut särskilt boende 2013-09-25. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2014-02-17.

Kvinna född 1920 beslut särskilt boende 2013-10-21. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2013-11-12 och 2014-03-05.

Man född 1942 beslut korttidsboende 2013-10-28. Inte varit i behov av att använda möjligheten till korttidsboende under vintern. Beslutet legat vilande.

Kvinna född 1917 beslut särskilt boende 2013-11-25. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2014-03-05.

Man född 1930 beslut dagverksamhet 2013-12-17. Har inte kunnat verkställas pga bott på korttidsboende och därefter växelboende.

Kvinna född 1929 beslut särskilt boende 2013-12-19. Ej kunnat verkställas, saknas ledig lägenhet.

Man född 1923 beslut särskilt boende 2013-12-20. Tackat nej till erbjuden lägenhet 2014-04-01.



## Tjänsteutlåtande

### LSS

Man född 1990 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-04-24. Tackat nej till erbjudande 2013-09-17 och 2014-02-19.

Man född 1992 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-05-03. Väntar på ett visst boende enligt eget önskemål.

Man född 1995 beslut ledsagarservice 2013-05-03. Erbjudande lämnat 2013-09-24. Beslutet avslutat 2014-03-04 på den enskildes begäran.

Man född 1995 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-05-17. Tackat nej till erbjudande om boende i upphandlad verksamhet utanför kommunen 2013-06-03 och 2013-08-05. Beslutet verkställt 2014-02-01.

Man född 1992 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-07-25 samt beslut om daglig verksamhet 2013-07-25. Har ett alternativ boende enligt SoL i avvaktan på LSS-boende.

Kvinna född 1993 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-08-19. Tackat nej till erbjudande om boende i upphandlad verksamhet utanför kommunen 2013-12-09.

Man född 1989 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-08-29. Tackat nej till erbjudande 2013-10-18 och 2014-04-15 om boende i upphandlad verksamhet utanför kommunen.

Man född 1990 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-09-18. Tackat nej till erbjudande 2013-09-20, 2013-10-21 och 2014-03-06.

Man född 1991 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-10-04. Tackat nej till erbjudande om boende i upphandlad verksamhet utanför kommunen 2013-12-10.

Man född 1994 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-10-15. Ej kunnat verkställas, saknas ledig lägenhet i LSS-boende.

Man född 1988 beslut bostad med särskild service för vuxna 2013-11-22. Tackat nej till erbjudande om boende i upphandlad verksamhet utanför kommunen 2013-12-20.



Anne Simmasgård  
Förvaltningschef



Sigbritt Sundling  
Enhetschef

Expedieras

Kommunfullmäktige

SN § 5:10

Dnr. SN 2013/0065-101

Utdrag: KF, akt

**Medborgarförslag nr 4/2013 – Stöd till föräldrar med barn/tonåringar i behov av hjälp****Ärende**

I ett medborgarförslag (4/2013) föreslås att föräldrar med barn/tonåringar som det "håller på att gå snett för" ska få hjälp inom tolv timmar. Enligt förslagsställaren kan man vänta ett och ett halvt år på hjälp, vilket då ökar risken för att de unga själva blir langare eller "totalförgiftade". Kommunfullmäktige har remitterat förslaget till Socialnämnden för slutgiltigt ställningstagande. Förslagsställaren har erbjudits att presentera sitt förslag inför Socialnämnden men tackat nej till erbjudandet.

**Beslutsunderlag**

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2014-05-02.

**Yrkande**

Helena Jungenstam (M) yrkar bifall till beslutsförslaget innebärande att Socialnämnden tackar för medborgarförslaget men anser i enlighet med förvaltningens slutsatser, att möjlighet till förslaget stöd redan finns idag.

**Propositionsordning**

Ordföranden frågar om Socialnämnden beslutar enligt Helena Jungenstams (M) yrkande och finner att så är fallet.

**Socialnämndens beslut**

Socialnämnden tackar för medborgarförslaget men anser i enlighet med förvaltningens slutsatser, att möjlighet till förslaget stöd redan finns idag.

## Tjänsteutlåtande

### Socialförvaltningen

Datum 2014-05-02

Dnr SN 2013-0065-05

Till Socialnämnden

## Medborgarförslag nr 4/2013 – Stöd till föräldrar med barn/tonåringar i behov av hjälp

### Beslutsförslag

#### Socialnämndens beslut

Socialnämnden tackar för medborgarförslaget men anser i enlighet med förvaltningens slutsatser, att möjlighet till förslaget stöd redan finns idag.

### Bakgrund

I ett medborgarförslag (4/2013) föreslås att föräldrar med barn/tonåringar som det ”håller på att gå snett för” ska få hjälp inom tolv timmar. Enligt förslagställaren kan man få vänta ett och ett halvt år på hjälp, vilket då ökar risken för att de unga själva blivit langare eller ”totalförgiftade”.

Kommunfullmäktige har remitterat förslaget till Socialnämnden för slutgiltigt ställningstagande (KF § 7:8 /2013).

### Förvaltningens slutsatser

#### Samarbete mellan skola, polisen och socialtjänsten

När det gäller barn samarbetar socialförvaltningen, polisen och skolan för att hjälpa dem att få goda levnadsvillkor. Skolpersonal liksom poliser är skyldiga att anmäla oro för barn till socialförvaltningen. Polisen har också ett ansvar att informera socialförvaltningen när ett barn är misstänkt för brott.

När socialförvaltningen tar emot en orosanmälan kring ett barn görs en förhandsbedömning. Den ska enligt lag var klar inom 14 dagar men ska i praktiken genomföras så fort som möjligt. Vid en akut situation kan Socialnämndens ordförande med stöd av lagen med särskilda bestämmelser av vård av unga (LVU) besluta om ett omedelbart omhändertagande.

#### Socialjouren

Det finns en gemensam socialjour för kommunerna i nordost, Socialjour Nordost. Hit vänder man sig när socialförvaltningen inte är öppen. Socialjouren är bemannad mellan kl. 16:30-02:00 (helger kl. 16:00-02:00) och nås direkt via telefon. Övriga tider då socialförvaltningen inte är öppen när man Socialjour Nordost via polisen. Socialsekreterarna vid socialjouren har möjlighet att vid akuta situationer ingripa för barns skydd.

## Tjänsteutlåtande

Information om socialjouren och hur man kommer i kontakt med den finns på kommunens hemsida.

### Olika former av stöd efter utredning

För att kunna ge individuellt anpassade insatser kräver lagen att stödet grundas i ett biståndsbeslut. Ett sådant beslut måste enligt lag föregås av en utredning med stöd av socialtjänstlagen. När det gäller barn ska utredningen alltid ske skyndsamt och senast vara klar inom fyra månader. Om socialsekreteraren bedömer att behov finns kan insatser beviljas under utredningstiden.

Allt arbete som bedrivs inom ramen för socialförvaltningen strävar efter frivillighet. Därför är stöd till föräldrar genom familjebehandling från familjemottagningen förstahandsalternativet om man bedömer att det kan tillgodose barnets behov. Andra alternativ kan vara att barnet placeras och får vård och behandling utanför det egna hemmet. Detta kan ske frivilligt eller genom en dom med stöd av LVU. Ett annat exempel på en insats är s.k. sociala insatsgrupper. Insatsen innebär att en särskilt utsedd person, en personlig tränare (PT), fungerar som stöd åt en ung person som risker att fastna i en kriminell livsstil. Sedan flera år erbjuder även socialförvaltningen Kometkurser för föräldrar som tycker att de ofta hamnar i konflikt med sina barn och vill lära sig sätt att minska dessa konflikter.

### Polisens och vårdens ansvar vid akut behov av hjälp

Det är alltid vårdnadshavaren som har ansvar för sitt barn. Vid behov av akut hjälp vid omedelbar fara för liv kan polis och räddningstjänst tillkallas. Även ett omhändertagande enligt LVU finns alternativ när behovet av hjälp är akut. Det är ett beslut som fattas av Socialnämndens ordförande och som alltid prövas av en domstol.



Anne Simmasgård  
Socialchef



Maria Thomelius  
Sakkunnig

Expedieras

3 KS 2013/332-100(1)  
nr 4/2013 Föräldrar med barn/tonåringar som det håller på att gå snett för måste kunna få hjälp inom 12 timmar. Det går så fort att de "gräver ner" sig i elände. Nu får man vänta 1 1/2 år ibland - då är de kanske längre själva och totalförgiftade.

4  
nr 4/2013 Satsa pengar på barn som fortfarande är oförstörda "ger fel signaler när det bara satsas på dem som misskött sig"

KUN § 4:3

## Svar på medborgarförslag nr 6/2013 – Öppettider på fritidsgårdarna

### Kultur- och utbildningsnämndens beslut

Medborgarförslag – ”Öppettider på fritidsgårdarna” avslås med hänvisning till att fritidsgårdarna utgör en viktig mötesplats för unga efter skoltid som även ger möjlighet till att läsa läxor. Verksamheten drivs med utbildad personal och har höga krav på kvalitet och kompetens. Det behöver vidare finnas flexibilitet i verksamheten för att möta ungdomars behov.

### Sammanfattning

Medborgarförslag nr 6/2013 som inkom till Kommunfullmäktige den 3 oktober 2013 berör Kultur- och utbildningsnämndens ansvarsområde. Medborgarförslaget ”öppettider på ungdomsgårdarna” har remitterats till Kultur- och utbildningsnämnden för slutgiltigt beslut enligt delegation från Kommunfullmäktige. Kultur- och utbildningsnämnden har att fatta beslut om förslagsställarens närvarorätt vid nämndens slutbehandling av medborgarförslag nr 6/2013.

### Beslutsunderlag

- Kultur- och utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2014-03-12.

### Förslag till beslut

Elisabeth Gunnars (FP) yrkar avslag på Medborgarförslag – ”Öppettider på fritidsgårdarna” med hänvisning till att fritidsgårdarna utgör en viktig mötesplats för unga efter skoltid som även ger möjlighet till att läsa läxor. Verksamheten drivs med utbildad personal och har höga krav på kvalitet och kompetens. Det behöver vidare finnas flexibilitet i verksamheten för att möta ungdomars behov.

### Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kultur- och utbildningsnämnden beslutar enligt Elisabeth Gunnars (FP) yrkanden och finner att så är fallet.

## Tjänsteutlåtande

Kultur och utbildningsförvaltningen

Till Kultur- och utbildningsnämnden

Datum 2014-03-12

Dnr KUN 2013/0118-100 (6)

### Svar på remiss – Öppettider på ungdomsgårdarna

#### Sammanfattning

Medborgarförslag till Kommunfullmäktige 2013-11-11 har remitterats till Kultur- och utbildningsförvaltningen.

#### Beslutsförslag

**Kultur- och utbildningsförvaltningen föreslår Kultur- och utbildningsnämnden**

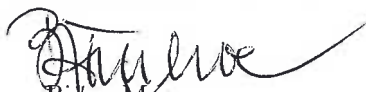
Medborgarförslag – ”Öppettider på fritidsgårdarna” anses vara besvarad genom att öppettiderna för fritidsgårdarna regleras utifrån det behov som finns och är flexibla så långt som personella och ekonomiska ramar tillåter. Då behovet har noterats har även en av kommunens fritidsgårdar öppet lördagar till klockan 24.00.

#### Bakgrund

Fritidsgårdar utgör på vardagar viktiga mötesplatser för unga efter skoltid med blandad verksamhet som även ger möjligheter att läsa läxor. Verksamheten drivs med utbildad personal och höga krav på kvalitet och kompetens. I det ingår också att, med den ram och trygghet som fritidsgårdarna ska utgöra, också utforma verksamheten efter ungdomars behov. Det gör att frågor som öppettider ständigt måste utvärderas.


#### Förvaltningens slutsatser

Fritidsgårdarna är den verksamhet som närmast möter behoven hos ungdomar i kommunen. Till detta kommer också de mätningar som görs i och med att LUPP – en undersökning om hur unga ser på sin situation, genomförs vart annat år. Kommunen får härigenom en bra indikation om behovet av kvalitativt styrda fritidsgårdar. Det finns inget i dagsläget som pekar på att behovet av dessa är mindre på vardagskvällar utan snarare det motsatta. När resultaten av senaste LUPP:en presenteras i februari 2014 blir dessa en vägledning kring vilka behov som finns på fritidsgårdarnas öppettider.



Björn Moe

Förvaltningschef



Katti Bauer

Sakkunnig idrott- och fritid

Expedieras

Kommunstyrelsen

nr 6/2013

6

KS 2013/334-10p (1) ✓

Ungdomsgårdarna ska stänga 20<sup>00</sup> på vardagar, kanske t.o.m. vara stängt och öppet till 22<sup>30</sup> på fredag och lördag. Nu lär samhället ut att de inte får tid för läxor och på helgerna, då de kan vara uppe

Så är det STÄNGT och de springer vind för våg. Förbjud dygnet runt LAN — helt förkastligt — de ska SOVA på nätterna.



KS § 5:12

Dnr. KS 2014/0136

## Remissyttrande över Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län

### Kommunstyrelsens beslut

Österåkers kommun ställer sig bakom Stockholm Nordost remissyttrande om åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län.

### Sammanfattning

Trafikförvaltningen i samarbete med Stockholm Nordost och Trafikverket har getts uppdrag av Trafiknämnden i landstinget att genomföra en åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län och inbjuder berörda kommuner att lämna synpunkter. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett yttrande enligt bilaga 1. Studien är avgränsad till att i första hand omfatta tillgänglighet mellan Nordostsektorn och övriga Stockholmsregionen. Studiens tidsperspektiv är år 2030.

### Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens arbetsutskott har behandlat ärendet 2014-05-07, § 5:15.
- Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2014-04-11.

### Förslag till beslut

Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar bifall till arbetsutskottets beslutsförslag innebärande att Österåkers kommun ställer sig bakom Stockholm Nordost remissyttrande om åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län.

### Propositionsordning

Ordföranden frågar om Kommunstyrelsen beslutar enligt Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande och finner att så är fallet.

### Expedieras

- STONO/Täby
- Akten

# Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Datum 2014-04-11

Dnr KS 2014/0136

## Remissyttrande över Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län

### Sammanfattning

Trafikförvaltningen i samarbete med Stockholm Nordost och Trafikverket har getts uppdrag av Trafiknämnden i landstinget att genomföra en åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län och inbjuder berörda kommuner att lämna synpunkter. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett yttrande enligt bilaga 1. Studien är avgränsad till att i första hand omfatta tillgänglighet mellan Nordostsektorn och övriga Stockholmsregionen. Studiens tidsperspektiv är år 2030.

### Beslutsförslag

#### Kommunstyrelsens beslut

Österåkers kommun ställer sig bakom Stockholm Nordost remissyttrande om åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län.

### Bakgrund

Hösten 2011 initierade Nordostkommunerna en utredning om en regional kapacitetsstark spårtrafik till Nordostsektorn. Detta var en fortsättning på en tidigare förstudie kallad Roslagspilen genomförd av Banverket 2008. Den 19 juni, 2012, beslutade trafiknämnden att genomföra en första fördjupad idé- och åtgärdsvalsstudie om kapacitetsstark kollektivtrafik i Nordostsektorn.

Trafiknämnden angav vilka alternativ som skulle utredas innehållande alternativa utbyggnader av tunnelbanan och Roslagsbanan, en ny pendeltågsgren samt en förlängning av Tvärbanan. Bakgrunden till studien finns i Vision Nordost, RUFSS 2010, tidigare Stockholmsöverenskommelse (2009) och Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län.

Trafiknämnden beslutade 11 februari 2014 att skicka rapporten "Åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län" på remiss. Efter remisstiden förväntas ärendet åter behandlas i Trafiknämnden för beslut om vidare studier.

### Förvaltningens slutsatser

Stockholm Nordost behöver en regional, kapacitetsstark spårförbindelse för att förverkliga och utveckla de utbyggnadsplaner som finns överenskomna och presenterade i den gemensamma Vision Stockholm Nordost. Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost yttrande uppfyller kommunens önskemål.

I gällande Länsplan har staten avsatt medel om 20 miljoner kronor för fortsatt utredning av regional kapacitetsstark kollektivtrafiklösning till nordostsektorn, i Länsplanen benämnd Roslagspilen.

## Tjänsteutlåtande

Målet för utredningen är att leverera en åtgärdsvals- och idéstudie för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, som bidrar till ökad regional tillgänglighet och utvecklingen av en tät och flerkärnig region. Studien omfattar analys av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, med en utredningsmässig tyngdpunkt på spårburen kollektivtrafik. De studerade alternativen är så kallade steg 4 åtgärder vilket innebär nya infrastruktursatsningar. Men i enighet med ny lagstiftning har även steg 1-3 åtgärder studerats inom ramen för en åtgärdsvalstudie.

Utifrån de analyser som genomförts har förslag på alternativ som bör studeras vidare fastställts. Denna rekommendation kommer under våren ses över när resultaten från Stockholmsförhandlingen har inarbetats.

Följande alternativ är aktuella för fördjupade studier:

Förlängning av Roslagsbanan till Odenplan

Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen

Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo

Ny tunnelbanelinje från Odenplan via Solna, Mörby centrum, Täby centrum och Arninge.

Tvårbana från Solna till den regionala kärnan Täby – Arninge.

Studien hanterar inte uttryckligen åtgärder för förbättrad kollektivtrafik mellan Nordostsektorn och Arlanda. Denna relation hanteras i en separat studie men vid beslut och förstudie måste dock denna fråga beaktas.

### Bilagor

1. Åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län – Remissyttrande Stockholm Nordost 2014-04-24
2. Åtgärdsvals- och idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län - Samrådsversion



Jan Olof Friman  
Kommundirektör



Kent Gullberg

Samhällsbyggnadschef



2014-04-24  
REMISSYTTRANDE

Handläggare:  
Mikael Engström  
Mobil: 076 643 96 70  
Shula Gladnikoff  
Mobil: 076 643 96 73

Stockholms läns landsting  
Trafiknämnden

## Åtgärdsvals- och idéstudie regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län

### Bakgrund

I nu gällande Länsplan har staten avsatt medel - 20 miljoner kronor - för fortsatt utredning av en regional, kapacitetsstark kollektivtrafiklösning till nordostsektorn, i Länsplanen benämnd "Roslagspilen".

Trafiknämnden i landstinget beslutade den 19 juni 2012 uppdra till Trafikförvaltningen att i samarbete med Stockholm Nordost och Trafikverket genomföra en fördjupad idéstudie om regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Trafiknämnden angav vilka alternativ som skulle utredas. Det var bland annat alternativa utbyggnader av tunnelbanan och Roslagsbanan, en ny pendeltågsgren, samt en förlängning av Tvärbanan. Alla dessa alternativ utgör s.k. steg 4 åtgärder, vilket innebär nya infrastruktursatsningar. Med anledning av den nya lagstiftningen genomfördes också en åtgärdsvalsstudie där också olika steg 1-3 åtgärder studerats.

Målet för utredningen är att leverera en åtgärdsvals- och idéstudie för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn och som bidrar till ökad regional tillgänglighet och utvecklingen av en tät och flerkärnig region. Studien omfattar analys av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, med en utredningsmässig tyngdpunkt på spårburen kollektivtrafik. Bakgrunden till att studien genomförs finns bland annat i Vision Stockholm Nordost, RUFSS 2010, tidigare Stockholmsöverenskommelse från 2009 och Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län.

Målen för studien utgår från det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med projektspecifika mål:

### Attraktiva resor

- Mål: En regional, attraktiv, kapacitetsstark och konkurrenskraftig kollektivtrafik till Nordostsektorn, med en kapacitet som svarar mot de lång- och kortsiktiga behoven
- Mål: Öka kollektivtrafikens andel av resandet med minst 5 % från dagens nivå till 2030



2014-04-24  
REMISSYTTRANDE

## **Tillgänglig och sammanhållen region**

- Mål: Öka den regionala tillgängligheten till och från Nordostsektorn
- Mål: En strukturerande kollektivtrafik som förbättrar förutsättningarna för en hållbar utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i Nordostsektorn, och med fokus på den regionala kärnan Täby-Arninge för att stödja en ökad täthet och flerkärnighet i regionen

## **Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan**

- Mål: Samhällsekonomisk effektivitet och kostnadseffektiva lösningar
- Mål: Minska trafikens negativa miljö- och hälsoaspekter

Ett flertal tekniska och samhällsekonomiska studier har genomförts för de olika utredningsalternativ som angavs i Trafiknämndens beslut. Resultatet av dessa delstudier har medfört att vissa av de ursprungliga utredningsobjekten föreslås avfärdas från vidare utredning, medan ett antal alternativ kvarstår och föreslås utredas vidare.

Utredningen har genomförts inom ramen för de statliga medel som avsatts i Länsplan för utredning av regional, kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn. Trafikförvaltningen har varit projektansvarig och projektledningen har åvilat konsultföretaget Trivector. I utredningen har ingått Stockholm Nordost och Trafikverket. Dialog - och visst deltagande - har även förts med övriga berörda kommuner (Solna och Stockholm) samt med SLL Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och Länsstyrelsen.

Trafiknämnden fattade den 11 mars 2014 beslut om att skicka ut rapporten "Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län" på remiss. Efter remisstiden förväntas ärendet åter behandlas i Trafiknämnden i juni månad 2014 för beslut om kommande förstudier.

Utifrån de studier som beskrivs i rapporten ges nedanstående förslag på åtgärder som bör studeras vidare. Rekommendationen kommer att ses över när resultatet från tunnelbaneförhandlingen är inarbetat och de samhällsekonomiska analyserna har vidareutvecklats.

I rapporten föreslås följande spåralternativ vara aktuella för fördjupade studier:

- Förlängning av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan.
- Tvärbanan från Solna till den regionala kärnan Täby - Arninge.
- Tunnelbana i stråket Odenplan till den regionala kärnan Täby C-Arninge. (I och med ändrade förutsättningar med anledning av tunnelbaneförhandlingen bedöms i rapporten detta alternativ vara det aktuella för fördjupade studier.)
- Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo.



2014-04-24  
REMISSYTTRANDE

## Yttrande från Stockholm Nordost

Inget av spåralternativen visar på en positiv s.k. samhällsekonomisk nytta. De alternativ som visar på den största restidsnyttan för nordostsektorn är en förlängning av Roslagsbanan till Centralen respektive en förlängning av Grön tunnelbanelinje från Odenplan via Danderyd till Arninge. I och med de nya planeringsförutsättningar som överenskommelsen från tunnelbaneförhandlingen 2013 medför är det viktigt att både en förlängning av Roslagsbanan och en förlängning av den nya tunnelbanelinjen från Odenplan via Solna och Danderyd till Arninge studeras i kommande förstudie.

Rapporten visar att en återuppbyggnad av Roslagsbanan till Rimbo kan ge intressanta restidsvinster, medan en fortsatt förlängning till Norrtälje inte framstår som rimlig att utreda i kommande förstudie. Stockholm Nordost anser att denna återuppbyggnad ger möjlighet till ökat bostadsbyggande främst i Rimbo och att effekterna behöver studeras också utifrån avgreningen av Roslagsbanan till Arlanda samt en eventuell förlängning av Roslagsbanan till centrala Stockholm.

I slutskedet av Idéstudien presenterades resultatet av tunnelbaneförhandlingarna där överenskommelsen bl.a. innebär en ny gren från Odenplan till Arenastaden. För Stockholm Nordost's del innebär en eventuell förlängning av denna nya gren, från Arenastaden till Arninge, en sämre samhällsekonomisk nytta än ett alternativ där Grön linje hade förlängts via Solna centrum, Solna station och till Arninge. Detta pga. att den nu överenskomna nya linjen blir en "skyttel" med Odenplan som slutstation/bytespunkt, medan den Gröna linjen fortsätter vidare över Saltsjö-Mälarsnittet till de södra delarna av regionen. Denna genomgående trafikering visade i Idéstudiens inledande studier på en väsentligt högre restids- och samhällsnytta vad avser nordostkommunerna, än den nu överenskomna, nya sträckningen.

Rapporten visar att en förlängning av den Röda linjen från Mörby centrum till Arninge ger små restidsnyttor. I förhållande till investeringskostnaden ger alternativet den lägsta samhällsekonomiska nyttan av de studerade alternativen. Detta förklaras av att en sådan förlängning skulle gå i stort sett parallellt med Roslagsbanan och motorvägsbussarna och därmed inte egentligen attrahera några nya, större resenärsgupper. Kombinationsalternativ Röd linje till Arninge/ny tunnelbana Odenplan-Arninge (i utredningen benämnd som alternativ 4c) bedöms av utredningen behöva analyseras ytterligare.

Tvärbanans förlängning från Solna station till stadskärnan Täby centrum - Arninge behöver utredas ytterligare innan man kan ta ställning till dess eventuella utbyggnad. Stockholm Nordost anser att Tvärbanan inte kan utgöra lösningen på en kapacitetsstark, regionalt kopplad spårförbindelse till nordostkommunerna.



2014-04-24  
REMISSYTTRANDE

Vad avser en utbyggd busstrafik är det Stockholm Nordost's bestämda uppfattning att en utbyggd busstrafik inte kan utgöra ett alternativ till en regional, kapacitetsstark spårförbindelse.

### *Fortsatta utredningar*

Det är nu av största vikt att planeringsprocessen fortgår utan dröjsmål med de alternativ som föreslås för fortsatt utredning i en kommande förstudie så att den framtagna tidplanen kan hållas.

Ett beslut före sommaren 2014 i Trafiknämnden om godkännande åtgärdsvals- och idéstudien samt beslut om förstudie, skulle innebära att utredningarna kring de kvarvarande alternativen kan starta omgående efter sommaren 2014, fortgå under 2015 för att slutligen presentera slutsatser och förslag efter årsskiftet 2015/2016.

Det är viktigt att tidplanen hålls för att ett ställningstagande ska kunna göras inför nästa planeringsomgång och kommande förhandlingar för utbyggnaden av Stockholmsregionens transportsystem. En långsiktig spårlösning för nordostsektorn behöver också ingå i en samlad systemsyn i kommande överenskommelser för Stockholmsregionen, vad gäller tillväxt av bostäder, näringsliv och trafikinfrastruktur.

Stockholm Nordost behöver en regional, kapacitetsstark spårförbindelse för att kunna förverkliga och utöka de utbyggnadsplaner som finns överenskomna och presenterade i den gemensamma Vision Stockholm Nordost. Även för att knyta ihop Stockholmsregionens regionala stadskärnor - där Täby Centrum-Arninge inklusive Resecentrum Arninge ingår - krävs att nordostsektorn får en effektiv spårförbindelse till regioncentrum i Stockholms city, vidare över Saltsjö-Mälarsnittet och med möjlighet till bra byten till andra kollektivtrafikslag.

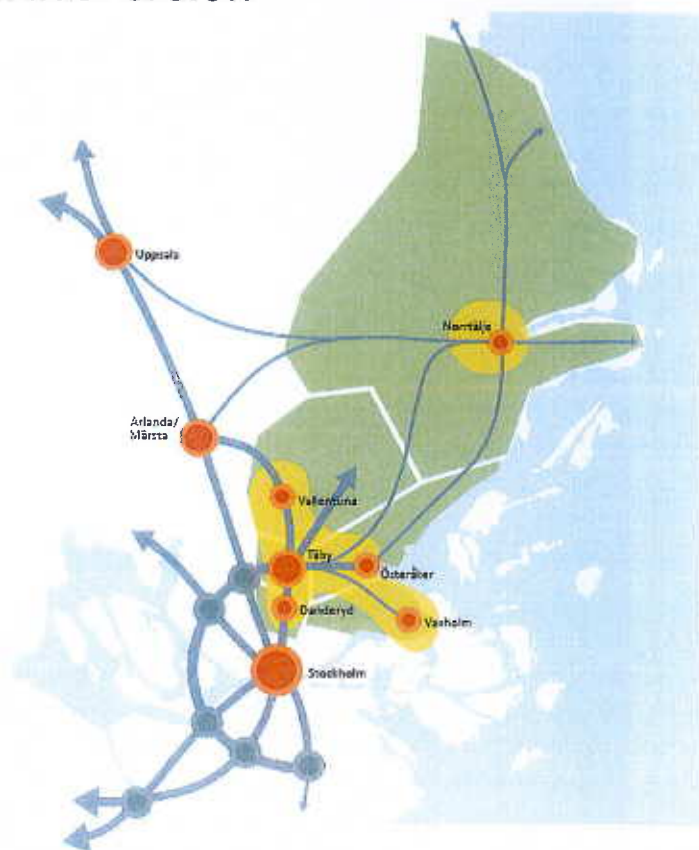
Nordostkommunerna har som svar på regeringens bostadsuppdrag uttalat möjligheten att bygga 42 000 nya bostäder fram till år 2030. För att det ska kunna förverkligas tillsammans med en utveckling med ca 50 000 fler arbetstillfällen är en utbyggd regionalt kopplad och kapacitetsstark spårförbindelse till Stockholm Nordost en förutsättning.

För Stockholm Nordost

Kjell Jansson  
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje  
Ordförande i Stockholm Nordost 2014

# Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län

Samrådsversion





RAPPORT  
2014-02-03  
Version

Diarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Medverkande

**Projektsponsor:** Jens Plambeck

### **Strygrupp:**

Nordost: Lisbeth Samå, Joachim Danielsson, Mikael Engström

Stockholms stad: Mattias Lundberg

Trafikförvaltningen TF: Jens Plambeck, Sara Bergendorff

Trafikverket: Tiina Ohlsson

**Projektledare:** Erik Sjaunja (tom okt -13), Paulina Eriksson (from nov -13), Trivector

**Bitr projektledare:** Ola Karlsson (from aug-13), Sara Nordenskjöld (from jan -13 tom juli -13), Tony Karlsson (tom jan -13)

**Delprojektledare Funktionsanalys:** Isak Rubensson, TF

**Delprojektledare Åtgärdsval:** Sara Nordenskjöld, TF

**Delprojektledare Teknik:** Martin Lindahl, TF (tom maj -13), Erik Sjaunja/Faegh Adelpour (from juni -13)

### **Samordningsgrupp:**

**Nordost:** Mikael Engström, Shula Gladnikoff, Michael Stjärnekull

**Trafikförvaltningen:** Erik Sjaunja, Ola Karlsson, Sara Nordenskjöld, Tony Karlsson, Cecilia Bostorp, Carl Silfverhielm, Isak Rubensson, Martin Lindahl, Paulina Eriksson (from nov-13)

**Trafikverket:** Hélène Bratt, David Nykvist, Jonas Thörnqvist

**Solna stad:** Tage Tillander

**Stockholms stad:** Henrik Söderström

### **Tekniska studier Tunnelbana, Tvärbana och Roslagsbana:**

**WSP:** Mia Forsberg, Ann-Cathrin Malmberg, Bo Löfgren, Tobias Forsberg, Björn Stoor Siekkinen, Erik Westerberg, Jessica Öhr Hellman, Eva Åberg, Ezequiel Pinto-Guillaume

### **Funktionsanalyser:**

**ÅF:** Sofia Heldemar, Anna-Ida Lundberg, Lei Guo

### **Åtgärdsval:**

**Trivector:** Paulina Eriksson, Joanna Dickinsson, Björn Kaijser, Malin Gibrand

Bilden på framsidan kommer från Visionen för Stockholm Nordost och är en revidering av en bild från RUF5

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Nulägesbeskrivning och mål .....</b>	<b>5</b>
2.1	Bebyggelse och befolkning.....	5
2.2	Dagens kollektivtrafiksystem.....	6
2.3	Dagens resande .....	7
2.4	Framtida resande.....	7
2.5	Mål enligt styrande dokument.....	8
<b>3</b>	<b>Brister och projektspecifika mål för Nordostsektorn .....</b>	<b>9</b>
3.1	Identifierade brister om inga ytterligare åtgärder görs .....	9
3.2	Projektspecifika effektmål .....	10
<b>4</b>	<b>Studerade alternativ .....</b>	<b>10</b>
4.1	Åtgärdsområden inom steg 1-3 med förväntade effekter .....	11
4.2	Studerade spår- och busslösningar (åtgärder inom steg 4).....	12
<b>5</b>	<b>Effekter och måluppfyllelse .....</b>	<b>21</b>
5.1	Steg 1-3-åtgärder.....	21
5.2	Samhällsekonomiska beräkningar (steg 4-åtgärder) .....	21
5.3	Bedömning av måluppfyllelse (steg 4-åtgärder).....	23
<b>6</b>	<b>Fortsatt arbete .....</b>	<b>25</b>
6.1	Rekommendation av vilka åtgärder som ska hanteras vidare i syfte att nå målen .....	25
6.2	Förslag på tidplan och upplägg för det fortsatta arbetet med att utreda en regional kollektivtrafik till Nordostsektorn.....	26
6.3	Ansvarsfördelning.....	28
6.4	Principer för finansiering samt förutsättningar för genomförande .....	29

## **1 Bakgrund**

*Trafiknämnden fattade den 11 februari 2014 beslut om att ge ut detta dokument som remissutgåva av rapport "Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län." Efter remisstiden kommer en sammanställning av inkomna synpunkter att göras och dokumentet förväntas åter gå till Trafiknämnden i juni månad 2014 för beslut om eventuella vidare studier.*

Befolkningen växer snabbt i Stockholmsregionen. I genomsnitt ökar befolkningen i länet med motsvarande två fullastade bussar varje dag. Flera av kommunerna inom Nordostsektorn hör till de kommuner som växer snabbast. Befolkningstillväxten ställer stora krav på möjligheterna att bo och arbeta i regionen, vilket i sin tur ställer krav på möjligheterna att resa mellan regionens olika delar. För att kapaciteten i transportsystemet ska räcka till och för att samtidigt nå regionens klimat- och miljömål behöver kollektivtrafiken byggas ut och ta marknadsandelar från biltrafiken, i synnerhet som kollektivtrafikens andel av resorna i Nordostsektorn idag är låg.

Hösten 2011 initierade Nordostkommunerna en fortsatt utredning om en regional kapacitetsstark spårtrafik till nordostsektorn. Detta som en fortsättning på tidigare förstudie, benämnd Roslagspilen genomförd av Banverket 2008, systemsyn i RUFSS 2010, utredningsmedel i gällande länsplan och Stockholm Nordosts vision. Trafiknämnden i landstinget beslutade därefter att uppdraga till förvaltningen att i samarbete med Stockholm Nordost och Trafikverket genomföra en idéstudie. Med anledning av den nya lagstiftningen genomfördes också en åtgärdsvalsstudie.

Målet för utredningen är att leverera en åtgärdsvals- och idéstudie för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, som bidrar till ökad regional tillgänglighet och utvecklingen av en tät och flerkärnig region. Studien omfattar analys av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, med en utredningsmässig tyngdpunkt på spårburen kollektivtrafik.

Utredningen har genomförts i nära samarbete mellan Trafikförvaltningen (som svarar för projektledning), Trafikverket och Stockholm Nordost (kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker). Dialog har även förts med övriga berörda kommuner (Solna och Stockholm) samt med SLL Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och Länsstyrelsen.

Studien är avgränsad till att i första hand omfatta tillgänglighet mellan Nordostsektorn och övriga Stockholmsregionen. Lokalt resande ska beaktas för att hela resan ska fungera. Vidare kan åtgärder komma att föreslås inom andra delar av regionen.

Studiens tidsperspektiv är år 2030, men med utblickar både närmare i tid och mot år 2050.

## **2 Nulägesbeskrivning och mål**

### **2.1 Bebyggelse och befolkning**

Stockholm Nordost har i sitt yttrande över regeringsuppdraget om Stockholmsregionens behov av bostäder redovisat den gemensamma nordostvisionens mål på 100 000 nya innevånare fram till 2040. Detta mål innebär, enligt beräkningar gjorda av TMR, ett tillskott på 42 000 nya bostäder. Detta tillskott är dock beroende av att det tillskapas en regional, kapacitetsstark spårtrafik till nordostsektorn.

Bebyggelsen i Nordostsektorn är i huvudsak koncentrerad till området kring Roslagsbanan och kommuncentrum som Täby, Åkersberga och Vallentuna, till tätorterna Norrtälje, Rimbo och Hallstavik i Norrtälje kommun samt Vaxholm i Vaxholms kommun.

I enlighet med intentionerna i RUFSS pågår planerings- och utvecklingsarbete för en regional stadskärna i Täby centrum – Arninge, vilket också kommunerna i Nordostsektorn ställt sig bakom. Täby centrum – Arninge ska utvecklas till den kompletta och starka regionala stadskärnan för Stockholm Nordost, med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen.

Nordostkommunerna har idag cirka 230 000 invånare, en ökning med omkring 70 000 personer sedan 1980. Det planeras för en fortsatt kraftig ökning av antalet boende och arbetsplatser. Enligt Stockholm Nordosts vision kommer regiondelen att växa med 100 000 invånare och 50 000 arbetsplatser fram till år 2040.

Täby centrum-Arninge utgör redan nu en av de största handelsplatserna i Stockholmsregionen. Genom Danderyds sjukhus har Nordostsektorn en hög andel sysselsatta inom hälso- och sjukvård. För kunskapsintensiva företag är det viktigt med närhet och täthet. Allt fler företag värdesätter tillgänglighet till kollektivtrafik vid val av etableringsort.

## 2.2 Dagens kollektivtrafiksystem

Det övergripande kollektivtrafiksystemet i Nordostsektorn utgörs av Roslagsbanan, Röda tunnelbanelinjen och stombusslinjer. Roslagsbanan utgår från Östra station med tre linjer mot Kårsta, Österskär och Näsbypark. En av tunnelbanans Röda linjer har sin ändstation i Mörby centrum i Danderyd. Kartan nedan visar spårtrafiken och utvalda stombusslinjer.



Enligt Trafikförvaltningens stomnätplan ska stomlinjenätet med buss förstärkas med fler tvärkopplingar och fler genomgående stomlinjer.

RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Längs Roslagsbanan pågår utbyggnad med dubbelspår på vissa sträckor för att kunna höja turtätheten och erbjuda en mer attraktiv trafik. Arbeten görs också för att dämpa buller, höja säkerheten vid banan samt öka tillgängligheten för funktionsnedsatta.

I rusningstrafik är det stundtals trångt på Röda linjen, särskilt på de centrala delarna. Bland annat av denna anledning inför Trafikförvaltningen ett nytt signalsystem, som gör det möjligt att utöka trafiken. Nya tunnelbanetag köps in och en ny depå byggs för att hantera den nya och utökade vagnparken.

Viktiga bytespunkter för resenärer från Nordostsektorn är Danderyds sjukhus och Tekniska högskolan/Östra station. För att stärka kopplingarna mellan radiellt resande och tvärförbindelser i Nordostsektorn ska ett nytt resecentrum i Arninge tillskapas.

### **2.3 Dagens resande**

Kollektivtrafikens andel av alla resor är förhållandevis låg i stora delar av Nordostsektorn (16 %) jämfört med länet totalt (24 %). Kollektivtrafikandelen för resor mot innerstaden (över Stocksundstorp) i morgonrusningen är cirka 74 %. Tvärresor mot Solna, Sundbyberg och Västerort (bland annat Kista och Bromma) sker dock främst med bil, vilket även gäller för lokala resor.

Merparten av resandet med kollektivtrafik i Nordostsektorn sker med Roslagsbanan. Dagligen sker 45 000 påstigningar vid någon av Roslagsbanans 38 stationer. Antalet påstigande är stort i samtliga kommuncentrum. Stombusslinjerna 670 och 676 är viktiga för arbetspendlingen från Vaxholm och Norrtälje med 6 200 respektive 7 100 påstigande per dygn. Stomlinje 677 mellan Uppsala och Norrtälje har 1 700 påstigande.

TMR (Tillväxt, miljö och regionplanering) har kartlagt resandet till de regionala stadskärnorna. Analysen visar att tillgängligheten till den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge är bättre med bil än med kollektivtrafik.

### **2.4 Framtida resande**

En stor andel av arbetspendlingen år 2030 beräknas ske lokalt inom Nordostsektorn eller till närliggande kommuner, vilket till stor del beror på att antalet arbetsplatser antas öka i enlighet med RUFs. Den ekonomiska utvecklingens effekt på bilutnyttjandet i kombination med nuvarande planer för bebyggelse beräknas medföra att biltrafiken ökar. Trängseln i vägsystemet riskerar att skapa problem för det växande bussresandet. Det ökade

vägtrafikarbetet och köerna leder till miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden, liksom en risk för att klimatpåverkande utsläpp kommer att öka. Dessa problem kommer att påverka restider och tillgänglighet med kollektivtrafik till och från Nordostsektorn negativt.

## 2.5 Mål enligt styrande dokument

Bakgrunden till att studien genomförs finns i Vision Nordost och RUFSS 2010. För att nå visioner och mål i dessa dokument krävs gällande transportsystemet och särskilt kollektivtrafik att:

- öka regional och internationell tillgänglighet
- transportinfrastruktur med ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem
- den regionala stadskärnan i Täby centrum-Arninge erbjuder ett varierat utbud av kollektivtrafik
- transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet.
- kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom regioncentrum och till övriga regionala stadskärnor.
- bebyggelsemiljöer och transportsystem är energieffektiva.
- regionens klimatpåverkan minskar väsentligt.
- transporternas risker och negativa effekter på miljön minskar.
- bebyggelsen utvecklas i samspel med kollektivtrafikens utveckling.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal mer konkreta mål, bland andra:

- Ökad kollektivtrafikandel
- Förbättrade restidskvoter i starka stråk och mellan de regionala stadskärnorna, högst 1,5 i högtrafik
- Mindre trängsel med tillgång till sittplats
- Ekonomiskt effektiv kollektivtrafik

Enligt de regionala miljömålen ska länets utsläpp av växthusgaser minska betydligt och regionens energianvändning ska bli avsevärt effektivare.

För alla åtgärder inom transportområdet gäller de nationella transportpolitiska målen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till förbättrad folkhälsa.

Enligt de nationella miljö kvalitetsmålen ska klimatpåverkan begränsas, människor ska ha en god ljudmiljö och luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

### **3 Brister och projektspecifika mål för Nordostsektorn**

#### **3.1 Identifierade brister om inga ytterligare åtgärder görs**

Brister har identifierats inom de tre områdena:

- Attraktiva resor,
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan.

##### *3.1.1 Brister inom området Attraktiva resor*

Nordostsektorns stora yta och relativt utspridda bebyggelse har bidragit till att skapa en struktur som är svårare att försörja med attraktiv kollektivtrafik och marknadsandelen är låg. Kollektivtrafiken är inte konkurrenskraftig tidsmässigt mot bilen. Särskilt gäller detta för resor i tvärled där det i dag saknas en attraktiv och snabb kollektivtrafik både inom och till Nordostsektorn. För en stor del av resenärerna från Nordostsektorn krävs två byten för att nå arbetsplatser i innerstaden.

Spårtrafiken drabbas av trängsel och kapacitetsproblem både längs tunnelbanans Röda linje och Roslagsbanan. Kapacitetsproblemen i spårtrafiken väntas till stor del bli avhjälpda med nu planerade investeringar på Roslagsbanan och Röda linjen. Trängselproblem väntas dock kvarstå i anslutning till enskilda tunnelbaneentréer vid Danderyds sjukhus och Tekniska högskolan. Flera bussterminaler är drabbade av trängsel och busstrafiken drabbas av fördröjningar på grund av avsaknad av busskörfält. På många håll saknas bra möjligheter att ansluta med cykel till kollektivtrafiken.

##### *3.1.2 Brister inom området Tillgänglig och sammanhållen region*

Bristande tillgänglighet till Nordostsektorn gör att det idag är svårt att uppnå uppställda målsättningar om en kraftig tillväxt.

Långa restider för kollektivtrafiken riskerar att motverka en hållbar utvidgning av arbetsmarknadsregionen.

##### *3.1.3 Brister inom området Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan*

Kollektivtrafikens låga marknadsandel motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Väg- och spårtrafiksystemet orsakar problem med luftkvalitet



och buller beroende på omfattande vägtrafik och bristande bullerdämpning. Trafikens infrastruktur skapar barriäreffekter som kan leda till längre resor och därmed till att gång- och cykeltrafik blir mindre attraktiv.

Generellt påverkas trafiksäkerheten positivt av en överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik.

### 3.2 Projektspecifika effektmål

Åtgärdsvals- och idéstudiens effektmål utgår från de nationella och regionala målen för transportsystemets utveckling, och de brister som har identifierats för Nordostsektorn. Målstrukturen utgår från de övergripande mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan
<p><b>Mål:</b> En regional, attraktiv, kapacitetsstark och konkurrenskraftig kollektivtrafik till Nordostsektorn, med en kapacitet som svarar mot de lång- och kortsiktiga behoven</p> <p><b>Mål:</b> Öka kollektivtrafikens andel av resandet med minst 5 % från dagens nivå till 2030</p>	<p><b>Mål:</b> Öka den regionala tillgängligheten till och från Nordostsektorn</p> <p><b>Mål:</b> En strukturerande kollektivtrafik som förbättrar förutsättningarna för en hållbar utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i Nordostsektorn, och med fokus på den regionala kärnan Täby-Arninge för att stödja en ökad täthet och flerkärnighet i regionen</p>	<p><b>Mål:</b> Samhällsekonomisk effektivitet och kostnadseffektiva lösningar</p> <p><b>Mål:</b> Minska trafikens negativa miljö- och hälsoaspekter</p>
<p><b>Utvärderingsmått:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Restider och restidskvoter i utvalda relationer</li> <li>Kollektivtrafikandel</li> <li>Resande i förhållande till målstandard för kapacitetsintervall</li> <li>Trängsel</li> </ul>	<p><b>Utvärderingsmått:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Restider och restidskvoter i utvalda relationer</li> <li>Restidseffekter i Nordostsektorn (konsumentöverskott)</li> <li>Nåbara arbetsplatser från resp. kommuncentrum i NO</li> </ul>	<p><b>Utvärderingsmått:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Samhällsekonomisk bedömning/kalkyl</li> <li>Investeringskostnad</li> <li>Årlig kapital- och driftkostnad</li> <li>Klimat och luftföroreningar</li> <li>Buller</li> <li>Trafiksäkerhet</li> <li>Intrång</li> </ul>

I kommande avsnitt beskrivs studerade åtgärder. En bedömning har gjorts av hur åtgärderna bidrar till att uppfylla dessa effektmål. Bedömningen har främst utgått från analys av utvärderingsmått i tabellen ovan.

## 4 Studerade alternativ

För att uppnå målen och komma till rätta med de identifierade bristerna har ett flertal alternativa lösningar föreslagits inom alla steg i fyrstegsprincipen.

Åtgärder inom steg 1-3 i det här projektet ska primärt bidra till att resandet i större utsträckning sker med kollektivtrafik. Dessa steg 1-3 åtgärder bidrar till en utveckling som leder i riktning mot projektmålen fram till att spårburen

kollektivtrafik byggs ut (steg 4), men är också viktiga för att förstärka nyttan av utbyggnaden.

#### **4.1 Åtgärdsområden inom steg 1-3 med förväntade effekter**

##### *4.1.1 Samplanering av bebyggelse*

Den övergripande samhällsplaneringen har på lång sikt stor påverkan på förutsättningarna för ett hållbart resande. Ny bebyggelse bör generellt planeras i de områden där tillgängligheten till kollektivtrafik blir den bästa. De föreslagna åtgärderna förtätning och byggande av blandstad i kollektivtrafikstarka lägen samt barriärminskande åtgärder bidrar till att nå alla de tre projektspecifika målen och skapar underlag för utbyggd kollektivtrafik.

##### *4.1.2 Parkeringsstyrning*

Parkeringsstyrning med avgiftsreglering, tidsreglering och parkeringsnormer kan användas för att minska biltrafiken till ett område där det finns goda möjligheter att resa med andra färdmedel. Om en kommunal parkeringsstrategi görs för respektive kommun väntas de bidra till att nå målen Attraktiva resor och Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan, men inte till målet om Tillgänglig och sammanhållen region.

##### *4.1.3 Mobility management*

I Nordostsektorn föreslås en gemensam mobilitetssamordning med ansvar för samordning av mobility managementåtgärder. Mobility managementåtgärder väntas bidra till att nå målen Attraktiva resor och Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan, men inte till målet om Tillgänglig och sammanhållen region.

##### *4.1.4 Utbud och komfort i kollektivtrafiken*

Genom att utöka antalet turer och skapa bussförbindelser i nya relationer samtidigt som komforten förbättras med tillgång till sittplats och trådlöst internet ombord väntas antalet resenärer kunna öka utan att investeringar i infrastruktur behövs. Åtgärden bedöms bidra till att nå målen Attraktiva resor och till viss del även Tillgänglig och sammanhållen region, men inte till målet Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan.

##### *4.1.5 Framkomlighet för busstrafiken*

Attraktiv busstrafik kräver full framkomlighet med t.ex. egna körfält, signalprioritering och gen linjeföring. Sådana åtgärder väntas bidra till alla de tre projektspecifika effektmålen.

##### *4.1.6 Attraktiva anslutningar*

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen måste hela resan från dörr till dörr fungera på ett smidigt sätt. Bland föreslagna åtgärder för en

attraktiv anslutning finns väderskyddade hållplatser, god belysning, information, cykelparkeringar, infartsparkeringar, service vid bytespunkten mm. Sådana åtgärder på bytespunkterna med flest resenärer väntas bidra till alla tre projektspecifika effektmål.

#### *4.1.7 Effektivisering av Roslagsbanan och tunnelbanans Röda linje*

På både Roslagsbanan och tunnelbanans Röda linje pågår arbeten med att utveckla och förnya banorna för att skapa ett förbättrat utbud. Åtgärderna väntas bidra till alla tre projektspecifika effektmål. Bland åtgärderna finns förbättrad drift och underhåll av spåren, fler fordon och längre tåg på Roslagsbanan, systemöversyn över Roslagbanan för att förkorta restiderna.

### **4.2 Studerade spår- och busslösningar (åtgärder inom steg 4)**

I detta kapitel redovisas utredningsresultat för de spår- och busslösningar som angavs i Landstingets beslut om att genomföra idéstudien. Alla analyser är för mållåret 2030.

För varje alternativ har bedömning av måluppfyllelse gjorts med hjälp av trafikanalyser. Analyserna visar restidsnytta jämfört med ett jämförelsealternativ, JA2030, restidskvot för utvalda reserelationer, resande i förhållande till sittplatskapacitet och kollektivtrafikens marknadsandel i två snitt. Dessutom bedöms respektive alternativs investeringskostnad, trafikeringskostnad och externa effekter (klimat och luftföroreningar, buller och trafiksäkerhet).

#### *4.2.1 Jämförelsealternativ JA2030*

I jämförelsealternativet, JA2030 ingår i princip de större satsningar som ligger i nu gällande investeringsplaner (nationell plan och länsplan), dvs.

- Citybanan och fyrspar på Mäljarbanan – 20 pendeltåg per timme och riktning genom centrala Stockholm.
- Nytt signalsystem på tunnelbanans Röda linje och trafikering med 30 tåg per timme, varav 18 tåg i timmen till/från Mörby Centrum.
- Roslagsbanans etapp 1 och etapp 2 är genomförda, och trafikeringen med 8 tåg per timme och riktning på Kårsta- och Österskärlijerna. 4 tåg per timme och riktning på Näsbyarkslinjen.
- Tvärbanan är utbyggd med en gren till Solna station och en gren till Helenelund via Kista.
- Förbifarten är utbyggd med busstrafik.
- Stombusslinje 176 och 177 är avkortade till Danderyds sjukhus.
- Expressbusslinje 608, 624C och 628C till Humlegården är borttagna.
- Linje 680 är kortad till Danderyds sjukhus.
- Ny busslinje Arninge – Värtahamnen.

RAPPORT  
2014-02-03  
Version

Diarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

#### 4.2.2 Förlängning av Roslagsbanan

Fyra alternativ innebär utbyggnad av Roslagsbanan

- Alt 1a Roslagsbanan till Odenplan via tunnel vid Stockholms östra
- Alt 1b Roslagsbanan till Centralen via tunnel vid Stockholms östra
- Alt 1c, 1d Roslagsbanan via Värtabanan till Odenplan/Centralen
- Alt 1e Roslagsbanan till Rimbo och Norrtälje

Se kartan



##### 1a Roslagsbanan till Odenplan via tunnel vid Stockholms östra

Tekniska studier har inletts parallellt med trafikanalyserna. Det bör gå att åstadkomma en smidig bytespunkt mellan Roslagsbanan och tunnelbanan med en anslutning under mark vid Tekniska Högskolan och till tunnelbana och pendeltåg vid Odenplan. Trafikeringen är samma som i jämförelsealternativet, förutom att samtliga tåg går till Odenplan. De största restidsnyttorna uppstår i Täby, Vallentuna och Österåker. Restidskvoterna påverkas i huvudsak positivt. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 78 000. Roslagsbanans kapacitet räcker för resandemängderna. Trängseln på den Röda linjen och T-Centralen minskar, men ökar på Odenplan och Roslagsbanan. Alternativets kostnad är 5,6 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. Mark vid Stockholms östra kan exploateras, vilket kan bidra till finansiering av alternativet.

RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

De restidseffekter som uppnås, främst genom färre byten, gör att alternativet är intressant att studera vidare.

#### 1b Roslagsbanan till Centralen via tunnel från Stockholms östra

Alternativet innebär att Roslagsbanan får en ändhållplats vid Centralen, där en bytespunkt skapas till pendeltåg och tunnelbanans tre linjer. Vid Tekniska Högskolan blir det en bytespunkt under mark till Röd tunnelbanelinje. Tekniska studier har inletts parallellt med trafikanalyserna. Trafikeringen är samma som i jämförelsealternativet, förutom att samtliga tåg går till Centralen. De största restidsnyttorna uppstår i Täby, Vallentuna och Österåker. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 98 000.

Restidskvoterna påverkas i huvudsak positivt. Roslagsbanans kapacitet räcker för resandemängderna. Trängseln på den Röda tunnelbanelinjen kommer att minska, men samtidigt förväntas trängseln på Centralen och Roslagsbanan öka. Alternativets kostnad är 6,4 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. Mark vid Stockholms östra kan exploateras, vilket kan bidra till finansiering av alternativet.

De restidseffekter som uppnås, främst genom färre byten, och den avlastande effekten på Röd tunnelbanelinje gör att alternativet är intressant att studera vidare.

#### 1c, 1d Roslagsbanan via Värtabanan och nya Karolinska till Odenplan eller Stockholms östra, samt bibehållen trafik till Stockholms östra

Alternativen innebär att Roslagsbanan kopplas på Värtabanan vid Albano, går via ett stationsläge vid Hagastaden/Nya Karolinska till antingen Odenplan eller Centralen. Samtidigt bibehålls viss trafik till Stockholms östra.

Att integrera Roslagsbanan med Värtabanan innebär flera tekniska utmaningar eftersom banorna har olika spårvidd, olika elsystem, olika plattformshöjd och olika signalsystem. Alternativet innebär stora intrång i Albano och i Nationalstadsparken. Detta tillsammans med att alternativet skulle ge negativa konsekvenser på kapaciteten för godstrafiken på Värtabanan har gjort att alternativet har avfärdats. Därför har heller inte några resandeprognoiser gjorts.

#### 1e Roslagsbanan till Norrtälje och Rimbo

Alternativet innebär att Roslagsbanan förlängs från nuvarande ändstation Kårsta till Rimbo och Norrtälje (32 km). En delförlängning enbart Kårsta – Rimbo (14 km) är också möjlig. 15-minuterstrafik antas till Norrtälje och Rimbo. Alternativet är inte utrett i detalj, men det förefaller som att Roslagsbanan har svårt att få så korta körtider på sträckan Stockholms östra – Norrtälje att tåget blir konkurrenskraftigt jämfört med busstrafiken.

En förlängning till Rimbo förefaller emellertid kunna vara konkurrenskraftig. Då banvallen ligger kvar finns möjlighet att en återuppbyggnad till Rimbo kan göras till relativt begränsad kostnad. Detta i kombination med möjlighet till bostadsbyggande gör att vi väljer att gå vidare med en teknisk studie för Rimbo.

#### 4.2.3 Ny pendeltågsgren som förbinder Arninge med Barkarby via Täby centrum, Sollentuna och Kista (2a)

Alternativet innebär utbyggnad av en ny pendeltågsbana Arninge-Täby Centrum-Sollentuna-Kista-Barkarby. Sträckningen innebär att den nya banan skapar potentiella kopplingar till Ostkustbanan (vid Helenelund/Sollentuna) och Mäljarbanan (vid Barkarby).



En pendeltågslösning har tidigare studerats inom ramen för Trafikverkets förstudie från 2008. I förstudien skedde avgreningen mot Nordost vid Solna station. Slutsatsen då var att det saknades kapacitet för att ta hand om den tillkommande trafiken. Även i den nu aktuella studien drar Trafikverket slutsatserna att det inte finns kapacitet i järnvägssystemet för att tillåta utökad pendeltågstrafik, om inte omfattande investeringar görs (10 Mdkr för att nå Stockholm C, ytterligare 10-15 Mdkr för att kunna köra mot Arlanda/Uppsala). Därför bedöms pendeltågsalternativet inte vara realistiskt för det tidsperspektiv som denna studie hanterar.

RAPPORT  
2014-02-03  
Version

Diarienummer  
TN-1211-0263

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

#### 4.2.4 *Tvärbanan från Solna vidare mot nordost (3a)*

Alternativet innebär att Tvärbanans Solnagren förlängs från Solna station och vidare mot Nordost. Utredningens ansats är att sträckningen går i stråket Solna station – Frösunda – Danderyds sjukhus och sedan vidare till centrala Täby.



Tvärbanan trafikeras i 5-minuterstrafik från Solna station till Täby Centrum (11 km). Tvärbanan ersätter viss busstrafik, vilket innebär att några områden får längre restider. Förlängning av Tvärbanan från Solna station till Täby skapar restidsnyttor framförallt i Solna-Sundbyberg och i andra hand i Danderyd och Täby. Restidskvoten minskar markant för resor mot Solna Centrum. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 105 000. Tvärbanan får så stort resande vid Solna station att sittplatserna inte räcker till. Trängseln på tunnelbanan minskar, men ökar på Tvärbanan. Alternativets kostnad är 7,4 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. En strategisk fråga är vilken roll Tvärbanan ska ha som tvärförbindelse från Solna och österut mot Universitetet. Om Tvärbanan byggs ut till Danderyd kan det påverka möjligheten att även trafikera till Universitetet, vilket tidigare varit en planeringsinriktning.

#### 4.2.5 *Utvidgning av tunnelbanenätet*

Tre alternativ innebär utvidgning av tunnelbanenätet

Alt 4a Röd T-bana förlängs från Mörby C till Arninge

- Alt 4b Ny T-banelinje Odenplan – Danderyd – Arninge  
Alt 4c Kombination av tunnelbanealternativen, både Röd linje till Arninge och en ny tunnelbana Odenplan – Arninge



#### 4a Röda linjen förlängd från Mörbymörby via Täby centrum till Arninge

Alternativet innebär att tunnelbanans Röda linje förlängs från Mörbymörby Centrum till Arninge (10 km). Det trafikeringsupplägg som testats är en linje Fruängen-Arninge i 5-minuterstrafik och en linje Alby-Mörby C i 10-minuterstrafik. Bussnätet anpassas när tunnelbanetrafiken utvidgas. Förlängning av Röda linjen till Arninge ger relativt små restidsnyttor eftersom tunnelbanan går i ett stråk där den konkurrerar med Roslagsbanan och motorvägsbussar. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 73 000. Resenärerna kommer i genomsnitt att ha tillgång till sittplats under maxtimmen. Alternativet ger något ökad belastning på röda linjen. Alternativets kostnad är 8,8 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. Åtgärden ger låg måluppfyllelse och föreslås därför avfärdas från fortsatta studier.

#### 4b Ny tunnelbanelinje från Odenplan via Solna – Danderyd – Mörbymörby centrum – Täby centrum till Arninge



RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Alternativet innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Nordost. Den tänkta sträckningen ger möjlighet att koppla samman Nordost med Solna och Hagastaden, en fördel för detta alternativ. Station Arninge placeras i nära anslutning till framtida Arninge Resecentrum. För trafikeringen från Odenplan till Nordost finns därför ett antal principiellt skilda lösningar, men i analyserna har här antagits att en ny tunnelbanelinje Odenplan – Arninge (20 km) trafikeras i 5-minuterstrafik. Alternativet skapar restidsvinster för stora delar av Nordostsektorn samt i Solna-Sundbyberg. Förbättrade kopplingar till pendeltåg ger positiva effekter. Restidskvoterna minskas rejält för resor mot främst Solna Centrum, men även mot Barkarby och Kista. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 151 000. Sittplatskapaciteten blir tillräcklig. Röda linjen får en marginell avlastning. Alternativets kostnad är 20,6 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. Investeringen är stor, varför det finns behov av att i fortsatta studier se hur nyttan kan ökas och investeringskostnaden minskas. Tunnelbaneförhandlingen har gett nya förutsättningar som gör att alternativet kommer att behöva ses över.

#### 4c Kombination av tunnelbanealternativen, både Röd linje till Arninge och en ny tunnelbana Odenplan – Arninge

Alternativet innebär att en ny tunnelbanelinje byggs från Odenplan till Arninge, men att den Röda linjen utnyttjar samma spår norr om Mörby Centrum och därmed blir förlängd till Arninge. Röda linjen förlängs med 10-minuterstrafik från Mörby Centrum till Arninge. Den nya tunnelbanelinjen Odenplan – Arninge har 5-minuterstrafik på sträckan Odenplan – Danderyds sjukhus och 10-minuterstrafik på sträckan Danderyds sjukhus – Arninge. Alternativet skapar restidsvinster för stora delar av Nordostsektorn samt i Solna-Sundbyberg. Förbättrade kopplingar till pendeltåg ger positiva effekter. Restidskvoterna minskas rejält för resor mot främst Solna Centrum, men även mot Barkarby och Kista. Sittplatskapaciteten blir tillräcklig. Röda linjen får en marginell avlastning. Alternativets kostnad är 21,1 Mdkr för spåranläggning, fordon och depå. Investeringen är stor, varför det finns behov av att i fortsatta studier se hur nyttan kan ökas och investeringskostnaden minskas. Tunnelbaneförhandlingen har gett nya förutsättningar som gör att alternativet kommer att behöva ses över.

#### Känslighetsanalyser

Tre känslighetsanalyser har genomförts för tunnelbana mellan Odenplan och Arninge:

- Mer optimerat tunnelbanealternativ – En ny station tillkommer norr om Mörby Centrum i Danderyd omgiven av 26 000 nya bostäder. T-banan

RAPPORT  
2014-02-03  
Version

Diarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

dras inte längre ut än Täby Centrum. Analysen visar på att antalet resenärer på t-banan ökar vid ankomst till Mörby Centrum och att det samhällsekonomiska resultatet förbättras, men är fortsatt negativt.

- Förbättrade bytesmöjligheter – Bytestiderna för byte mellan grön och röd linje i Danderyd och mellan grön och blå linje vid Solna Centrum minskades (motsvarar byte direkt över plattform). Analysen visar på ökat antal bytande resenärer, främst i Solna Centrum. Samhällsekonomiska kalkylen påverkas inte.
- Ytterligare reduktion av busstrafiken – De flesta busslinjer norrifrån avkortas till Arninge eller Täby Centrum (undantaget stombussarna från Norrtälje och Vaxholm). Analysen pekar på en liten överströmning av resenärer till tunnelbanan men desto fler till de kvarvarande stombussarna på sträckan Arninge – Tekniska högskolan. Samhällsekonomiskt förbättras kalkylen, men det beror mest på att trafikeringskostnaderna för busstrafiken minskar mer än vad nyttorna (restidsvinsterna) minskar. Resultatet är dock fortsatt negativt.

#### 4.2.6 Utvecklat bussalternativ (5a)

I nämndärendet angavs att bussalternativet ska vara "Busstrafik enligt buss i Nordost med goda förbindelser med Odenplan". I studien Buss i Nordost prövades ett alternativ där bussar från nordostsektorn fick en dragning till Odenplan. Trafikanalyserna visade att kopplingen till pendeltåg och tunnelbana vid Odenplan gav goda resenärsnyttor. Att lösa vändning av bussar vid Odenplan bedöms dock inte möjligt på grund av utrymmesbrist. Detta alternativ tolkas därför som en busslösning som ger bra koppling till det regionala spårsystemet.

Utgångspunkten är att utgå från ett urval av de busslinjer som redovisas i stamnässtrategin, där flera av dem ger en koppling från Nordostsektorn till det regionala spårsystemet.



Nuvarande busstrafik justeras och anpassas efter de nya stombusslinjerna. Bussalternativet ger främst restidsvinster i Solna, Täby, Vallentuna och Barkarby. Restiderna till Solna minskar eftersom flera av busslinjerna med start i Nordost nu får en ny sträckning genom Solna. Däremot ökar restiderna från Norrtälje och Vaxholm i de flesta övriga relationer. Restidskvoterna minskas för vissa relationer till Solna, men i många relationer ökar den. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter från Täby Centrum ökar med 44 000. Då linjerna blir långa kan det uppstå trängsel på vissa delsträckor då längre linjer ger svårighet att dimensionera trafiken efter förfrågan. Alternativet har kostnadsberäknats till 0,2 Mdkr vilket enbart är för nya depåplatser. Kostnader för nya bussar ingår i trafikeringskostnaderna. Bussalternativet är viktigt att ha med eftersom en spårutbyggnad till Nordost, om den blir aktuell, har lång genomförandetid. De analyser som gjorts i denna studie visar att ett utvecklat bussalternativ har potential att klara den efterfrågan på kapacitet som prognosticerats, samtidigt som den regionala tillgängligheten för Nordostsektorn ökar. Den positiva effekten för den regionala stadskärnan bedöms dock bli betydligt mindre än för studerade spåralternativ, samtidigt som kostnaden också är betydligt lägre.

*4.2.7 Förlängning av Tvärbanans Kistagren i stråket Kista-Sollentuna-Täby*  
I regionplanen RUF 2010 redovisas ett stråk för utbyggnad av Tvärbanan från Kista/Sollentuna till Täby. Stråket knyter samman de regionala kärnorna Kista-Sollentuna och Täby-Arninge. I denna studie har inga förnyade analyser gjorts av alternativet. Nedanstående redovisning och slutsatser baseras istället på

RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

tidigare framtaget material. Alternativet innebär att Kistagrenen byggs ut till Täby via Sollentuna. De analyser som gjorts i arbetet med stamnätsstrategi för länet visar att kopplingen är intressant för att förbättra tvärförbindelsen, men samtidigt att linjen saknar ett tillräckligt resandeunderlag. I första hand bör det prövas vilka möjligheter som finns att utveckla en attraktiv stombusstrafik eftersom kapacitetsbehovet inte motiverar spårtrafik.

## 5 Effekter och måluppfyllelse

### 5.1 Steg 1-3-åtgärder

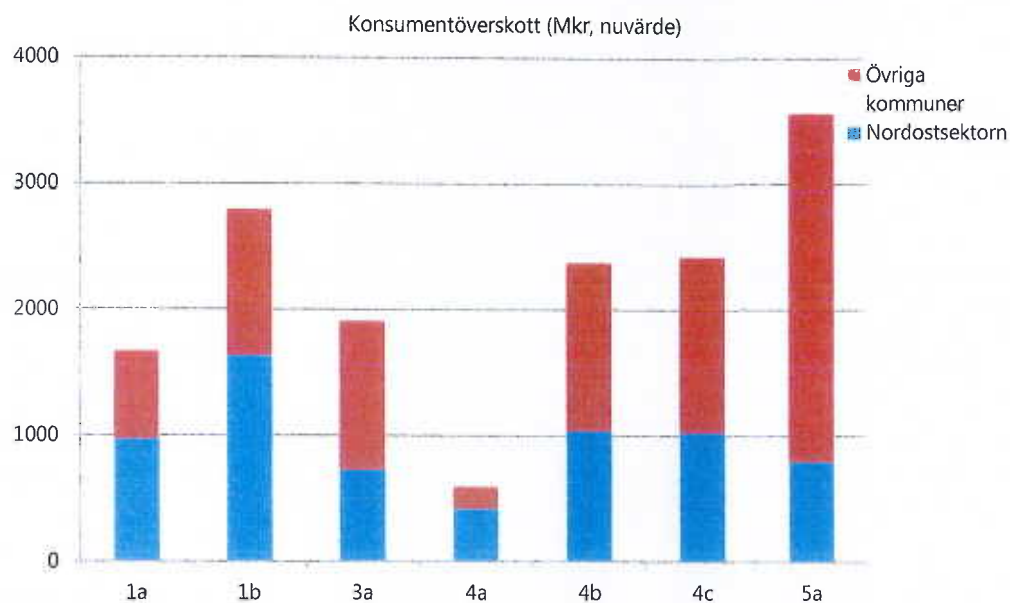
I en åtgärdsvalsstudie ska fyrstegsprincipen tillämpas i prövningen av åtgärder. Det innebär att åtgärder i första hand ska sökas i de första stegen. Givet att dessa är genomförda, prövas om det fortfarande är motiverat att gå vidare med steg-4-åtgärder. En frågeställning är därför hur långt räcker åtgärdstyperna i steg 1-3 räcker för att nå målen? En viktig frågeställning är också om åtgärder inom de första stegen kan stödja olika alternativ för tänkbara utbyggnader av kollektivtrafik i Nordostsektorn. Likaså är tidsperspektivet viktigt då eventuella steg 4-åtgärder har lång tid för genomförande.

För de tre huvudmålen, Attraktiva resor, Tillgänglig och sammanhållen region och Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan så har en bedömning gjorts att steg 1-3-åtgärderna bidrar till att uppfylla målen men att de inte är tillräckliga för att nå målen.

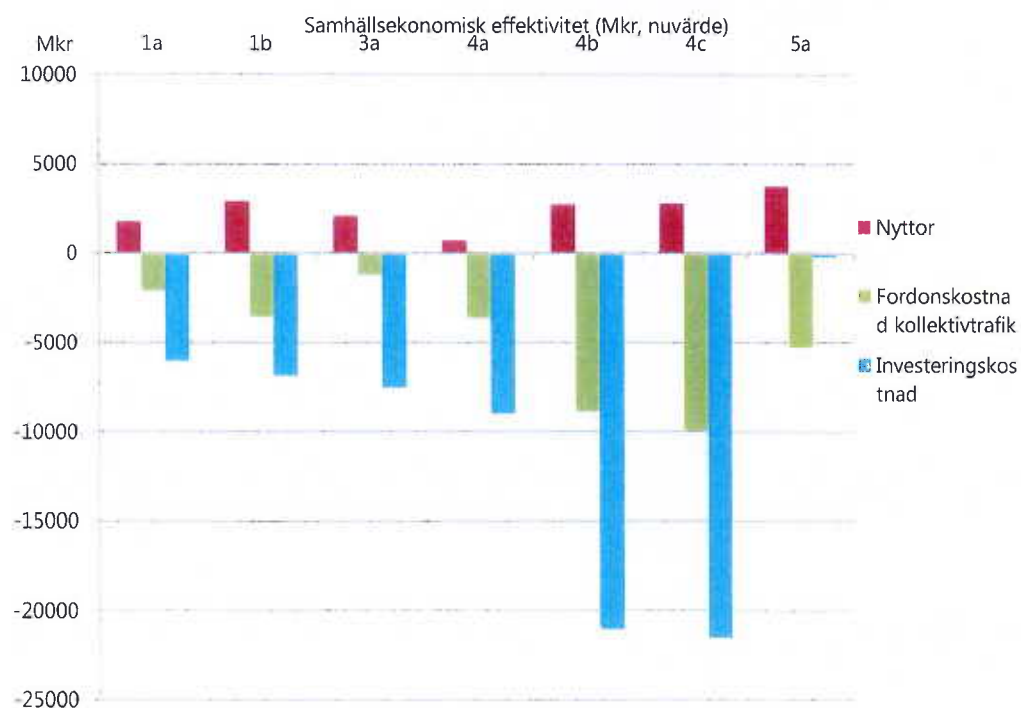
### 5.2 Samhällsekonomiska beräkningar (steg 4-åtgärder)

Här sammanfattas de samhällsekonomiska beräkningarna för de spår- och bussalternativ (steg 4-åtgärder) som analyserats. Den samhällsekonomiska analysen är en jämförelse av åtgärdens kostnad och dess nyttor. Samtidigt kan olika åtgärder jämföras med varandra.

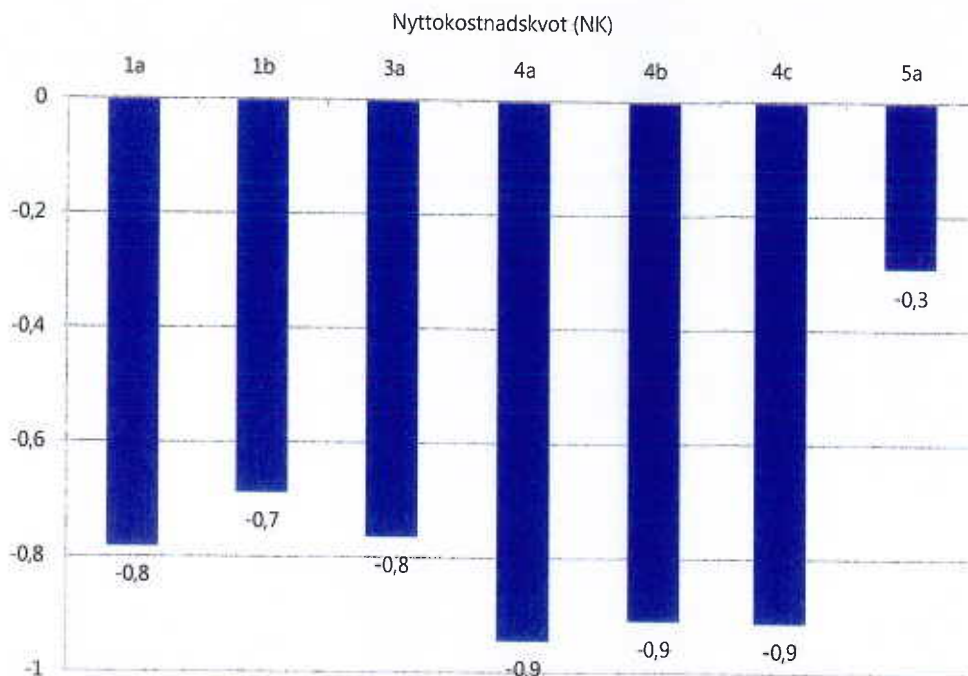
Restidsnyttorna för de olika alternativen visas i nedanstående bild.



I figuren nedan visas en sammanställning över trafikeringskostnader (fordonskostnader), investeringskostnader och nyttor för de alternativ där samhällsekonomi studerats.



Nyttokostnadskvoten för de olika alternativen visas i nedanstående bild.



Samtliga alternativ visar på negativ nytta, dvs. kostnaderna är större än de nyttor som kan beräknas. Det finns dock ytterligare nyttor som inte är med i kalkylen, men de är sannolikt mindre än de beräknade restidskostnaderna och kommer därmed inte göra att nyttorna blir större än kostnaderna för något av spåralternativen.

Bussalternativet (5a) är minst negativt följt av Roslagsbanan förlängd in till Centralen (1b). Förlängning av tunnelbanan (4a-c) innebär stora kostnader, vilket kräver stora nyttor för att uppvägas.

### 5.3 Bedömning av måluppfyllelse (steg 4-åtgärder)

De studerade spår- och bussalternativen har utvärderats utifrån de effektmål som har formulerats för studien (Attraktiva resor, Tillgänglig och sammanhållen region och Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan). På nästa sida sammanfattas bedömningen i en tabell. Angivna belopp är i nuvärde. Följande relativa bedömningskala har använts:

	Mycket positiv effekt
	Positiv effekt
	Marginell effekt
	Negativ effekt
	Mycket negativ effekt

	Roslagsbanan till Odenplan, via Östra station (1a)	Roslagsbanan till Centralen, via Östra station (1b)	Tvärbanan från Solna till Täby (3a)	Förlängning av Röd linje till Arninge (4a)	Ny tunnelbana från Odp till Arninge (4b)	Kombination av Röd linje och ny linje från Odp (4c)	Buss (5a)
<b>Utvärderingsmått Attraktiva resor</b>							
Restidskvoter							
Kollektivtrafikandel							
Resande i förhållande till trafikslagets kapacitet (maxtimme)	Ca 2000. Motsvarar RB.	Ca 3000. Motsvarar RB.	Ca 800-2800. Motsvarar till stor del TVB.	Ca 400-1900. Motsvarar ej tunnelbana.	Ca 500-2600. Motsvarar ej tunnelbana.	Motsvarar ej tunnelbana.	Motsvarar stombuss
Trängsel							
<b>Utvärderingsmått Tillgänglig och sammanhållen region</b>							
Restidskvoter							
Restidseffekter i NO (konsumentöverskott, Mnkr)	871	1675	725	417	1038	1029	794
Restidseffekter i Täby kommun (konsumentöverskott, Mnkr)	505	838	325	335	538	611	215
Förändring i nåbara arbetspl (1000-tal) inom 45 min med kollektivtrafik för resor med start i Täby C	+78	+98	+105	+73	+151	+161	+44
<b>Utvärderingsmått Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan</b>							
Nyttokostnadskvot	-0,8	-0,7	-0,8	-1	-0,9	-0,8	-0,3
Restidseffekter (konsumentöverskott, Mnkr)	1672	2797	1912	595	2380	2428	3554
Total investeringskostnad (nuvärde, Mnkr)	6019	6835	7527	8979	21058	21569	176
Trafikeringskostnad (nuvärde, Mnkr)	-2105	-3573	-1229	-3619	-8865	-9968	-5272
Externa effekter (klimat och luftföroreningar, buller och trafiksäkerhet) (nuvärde, Mnkr)	+58	+65	+134	+88	+195	+197	-109

Inget av steg 4-åtgärderna uppfyller alla mål. För att uppnå målen kommer en kombination av steg 1-4-åtgärder vara nödvändiga.

## 6 Fortsatt arbete

### 6.1 Rekommendation av vilka åtgärder som ska hanteras vidare i syfte att nå målen

För att gå i riktning mot målen för Åtgärdsvals- och idéstudien krävs kombinationer av olika åtgärdestyper och åtgärder på såväl kort som lång sikt. Åtgärder som på kort sikt förbättrar kollektivtrafiken skapar, då det kan leda till ökat resandeunderlag, också bättre förutsättningar för att på sikt utveckla regionalt kopplad spårtrafik mot Nordost, vilket är en ambition som bland annat uttrycks i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010 och Nordostkommunernas vision.

De analyser som har gjorts av spår- och bussalternativen visar på en låg samhällsekonomisk lönsamhet. Det är därför av stor vikt att i fortsatta studier särskilt beakta hur nyttorna kan öka och kostnaderna minska. Utifrån de studier som beskrivs i denna rapport ges nedan förslag på åtgärder som bör studeras vidare. Denna rekommendation kommer att ses över när förhandlingsresultatet är inarbetat och de samhällsekonomiska analyserna har vidareutvecklats.

*Utifrån bedömningen av måluppfyllelse bedöms följande spåralternativ kunna vara aktuella för fördjupade studier.*

- Förlängningar av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan
- Tvärbanan Solna till den regionala kärnan Täby-Arninge

*I och med ändrade förutsättningar med anledning av Stockholmsförhandlingen bedöms följande spåralternativ kunna vara aktuella för fördjupade studier.*

- Tunnelbana i stråket Odenplan till den regionala kärnan Täby-Arninge

*Utifrån behov av att fördjupad kunskap om alternativet för att kunna beräkna kostnader och nyttor bedöms följande spåralternativ kunna vara aktuella för fördjupade studier*

- Roslagsbanan till Rimbo.

För samtliga spåralternativ som utreds vidare är det intressant att utreda hur spårutbyggnad och utvecklad busstrafik kan kombineras för bästa måluppfyllnad och för att klara framtida utveckling. Det är också intressant att i det fortsatta arbetet studera om flera olika spårutbyggnader bör kombineras för att gemensamt leda till en bättre helhetslösning och en större måluppfyllelse.



RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Spårutbyggnad föreslås även kombineras med steg 1-3 åtgärder för att förstärka effekten och nyttan av åtgärden. De åtgärder som föreslås ingå i paket med spårutbyggnad är:

- Fortsatt förtätning och byggande av blandstad i kollektivtrafikstarka lägen
- Omdaning av Tekniska högskolan/Östra station till en modern bytespunkt
- Infartsparkeringar
- Marknadsföring av hållbart resande och vilka nya resmöjlighet som skapas med den utbyggda kollektivtrafiken
- Information om hållbart resande till nyinflyttade och nyanställda i nordost
- Fler mötesspår på Roslagsbanan som inte ingår i program för Roslagsbanans upprustning.

Åtgärder inom steg 1-3 bör även genomföras på kort sikt och under tiden fram till att spår eventuellt byggs ut. Framför allt föreslås:

1. Fortsatt förtätning och byggande av blandstad i kollektivtrafikstarka lägen
2. Kommunala parkeringsstrategier
3. Infartsparkeringsplan för Nordostsektorn
4. Gemensam mobilitetssamordning för Nordostsektorn
5. Information om hållbart resande till nyinflyttade och nyanställda i nordostsektorn
6. Systemöversyn av kollektivtrafiken i Nordostsektorn gemensamt av Trafikförvaltningen, berörd entreprenör och kommunerna
7. Förbättrad komfort i busstrafiken för att möjliggöra att restiden kan nyttjas som arbetstid vid längre resor
8. Samordnad trafikledning mellan olika trafikslag/entreprenörer för att underlätta byten
9. Utredda hur Danderyds sjukhus kan utvecklas till en attraktiv bytespunkt
10. Utredda möjligheten att tillskapa ett byte mellan den radiella trafiken på Roslagsbanan och den tvärgående busstrafiken på Norrortsleden.
11. Förbättrade lokala cykelanslutningar till kollektivtrafikens hållplatser och stationer
12. Nya fordon till Roslagsbanan (utöver redan beslutade)
13. Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken

## **6.2 Förslag på tidplan och upplägg för det fortsatta arbetet med att utreda en regional kollektivtrafik till Nordostsektorn**

Parallellt med att föreliggande studie är på remiss kommer tunnelbanealternativen i studien att justeras utifrån resultatet av Stockholmsförhandlingen. Under remisstiden kommer vidare resultaten från den samhällsekonomiska analysen att utvecklas ytterligare mot bakgrund av att samtliga alternativ har negativ samhällsekonomisk lönsamhet. Ytterligare vissa

fördjupade utredningsinsatser av utvalda spåralternativ kommer därutöver att genomföras för att klargöra vissa genomförandemässiga förutsättningar och därigenom eventuellt kunna minska antalet alternativ i förstudiefasen samt för att ta fram underlag (budget, tidplan etc.) för denna.

Först ska dock tunnelbanealternativen justeras utifrån resultatet av Stockholmsförhandlingen.

*6.2.1 Tänkbara utredningsdelar som kan ingå i den fördjupade utredningen (före förstudie enligt landstingets investeringsprocess):*

*Roslagsbanan till Centralen/Odenplan:*

- Kapacitetsanalys av stationerna Centralen/Odenplan
- Analys av trafikering/kapacitet som en följd av förlängningen
- Analys av kommunernas möjligheter att exploatera nära stationslägen (görs av kommunerna)

*Twärbanan från Solna till den regionala stadskärnan*

- Övergripande tekniska studier även för delen Danderyd-Täby i syfte att bedöma alternativets genomförbarhet
- Analys av möjligheterna att skapa depålösning
- Analys av kommunernas möjlighet att exploatera i stationsnära lägen

*Tunnelbana från Odenplan till den regionala stadskärnan*

- Analys av kommunernas möjligheter att exploatera nära lämpliga stationslägen längs sträckningen (görs av kommunerna)
- Analys av möjligheterna att skapa depålösning

*Roslagsbanan till Rimbo*

- Sträckningsstudie för delen Kårsta – Rimbo.
- Analys av kommunernas möjlighet att exploatera i stationsnära lägen

*Underlag inför förstudie enligt landstingets investeringsprocess*

Följande underlag behöver tas fram inför ett ev. utredningsbeslut om förstudie:

- Klargöra förstudiens omfattning avseende mål, syfte, alternativ, utredningsdjup etc.
- Budget och finansiering.
- Organisering av studien.
- Tidplan.
- Förstudiens process.
- Gränssnittet mellan Stockholmsförhandlingen 2013 och denna utredning behöver klargöras.

RAPPORT  
2014-02-03  
VersionDiarienummer  
TN-1211-0263Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- För spåralternativ behövs olika etapplösningar studeras, vilket kan ge en avgränsning av förstudien och dess tidsperspektiv

### 6.2.2 Tidplan för fortsatt arbete

Nedan redovisas ett förslag till tidplan för fortsatt arbete. Tidplanen förutsätter att inga förseningar i utrednings- och beslutsprocessen kommer att ske.

Vinter-vår 2014	Justering utifrån Stockholmsförhandlingens resultat, fördjupad analys av resultaten från den samhällsekonomiska analysen, ställningstagande avseende vilka alternativ som ska studeras vidare samt fördjupad utredning av utvalda spår-alternativ inom ramen för pågående åtgärdsvals- och idéstudie, samt ta fram underlag inför beslut om att genomföra förstudie enligt landstingets investerings-process.
2014	Utredningar av åtgärder inom steg 1-3 för genomförande inom 1-10 år
Febr. 2014	Beslut av trafiknämnden om remiss av samrådsversion av Åtgärdsvals- och idéstudie
Juni 2014	Beslut av Trafiknämnden om att godkänna slutversion av Åtgärdsvals- och idéstudien och utredningsbeslut av Landstinget om att genomföra förstudie
Sept 2014-2015 2016	Förstudie enligt Landstingets investeringsprocess Inriktningsbeslut

## 6.3 Ansvarsfördelning

### 6.3.1 Gemensamt ansvar och samverkan

Alla parter har gemensamt ansvar att beakta både de brister som identifieras i bristanalysen och investeringskostnaderna i kommande projekt.

### 6.3.2 Ansvariga för de rekommenderade spårutbyggnadsåtgärderna

En eventuell förstudie av utbyggnad av Tunnelbanan, Roslagsbanan och Tvärbanan är ett ansvar för Landstinget. Medel för utredningen har avsatts av staten via Trafikverket, som tillsammans med berörda kommuner medverkar i framtagandet av förstudien.

### 6.3.3 Ansvariga för de åtgärder inom steg 1-3 som föreslås för fortsatt hantering

Ansvariga aktörer är Landstinget, berörda trafikentreprenörer, kommunerna i Nordost, Solna Stad, Trafikverket och Stockholms stad.

## **6.4 Principer för finansiering samt förutsättningar för genomförande**

### *6.4.1 Aktörernas principer för finansiering*

Stockholms läns landstingsfullmäktige har i samband med budgetbeslut för 2014 lagt fast att infrastrukturinvesteringar i kollektivtrafiken bör ses som ett gemensamt ansvar mellan landsting, stat och kommun. Landstinget anser att staten i normalfallet bör finansiera 50% av en investering, vilket även kommunerna i sina yttranden har ställt sig bakom. Landstinget anser att den kommunala medfinansieringen bör ligga på 20 %. Kommunernas insats kan bestå i direkt medfinansiering eller att på andra vis minska kostnaderna i ett projekt, exempelvis genom att Landstinget får ta del av ökat markvärde, genom att finna effektivare lösningar, genom en bättre gemensam planering, genom möjligheter till avstängningar under byggtiden, genom en tydligare ansvarsfördelning av kostnader eller genom direkt medfinansiering. Landstingets finansieringsprincip ligger till grund för finansiering och eventuellt genomförande av spåråtgärder i denna studie.

För staten är en förutsättning vid val av alternativ och vid utformning av alternativ att samhällsekonomisk effektivitet är vägledande.

Stockholm Nordost principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur som staten har ansvar för även ska gälla i fortsättningen.

### *6.4.2 Särskilda finansierings- och genomförandefrågor som måste hanteras*

För att en fortsatt planering av de utpekade utredningsalternativen ska vara meningsfull är det nödvändigt att kommunerna även fortsättningsvis medverkar till nödvändig markåtkomst och planläggning för nya depåer i Nordostsektorn.

För att skapa resenärsnyttor även på kort sikt är det viktigt att väghållarna medverkar till och planerar för ökad framkomlighet för busstrafiken samt bidrar till att genomföra övriga utpekade steg 1-3-åtgärder.

Det är svårt att kostnadskalkylera i ett tidigt utredningsskede. Det betyder att kostnadsskattningarna för de åtgärder som föreslås hanteras vidare är förknippade med osäkerheter. Det kan påverka dess lönsamhet och därmed även ett eventuellt genomförande.