

KALLELSE

Kallelse till sammanträde

Organ Kommunstyrelsen

Plats Gustaf Adolfsalen

Tid Onsdagen den 6 december 2023 kl. 09.00

Nr	Ärende	Dnr	Sida
1	Val av protokolljusterare		
2	Godkännande av föredragningslista	2023/4	
3	Verksamhetsplaner 2024- 2027, kommunstyrelsens verksamheter <i>Föredragning av kommundirektör Daniel Holmvin och kontorschefer kl. 09.00 – 10.15</i>	2023/1250	3 - 70
4	Internkontrollplaner för 2024 kommunstyrelsens verksamheter	2023/1251	71 - 91
5	Delredovisning utredning om lokalväxling för gymnasieskolan och årskurs 7-9	2023/379	92 - 99
6	Detaljplan för Måns Ols badområde - beslut om antagande	2014/1051	100 - 154
7	Revidering av Policy för krisberedskap	2023/1218	155 - 174
8	Månadsuppföljning oktober 2023	2023/318	175 - 191
9	Ekonomi- och verksamhetsstyrning 2024	2023/1213	192 - 212
10	Revidering av riktlinje för god ekonomisk hushållning	2023/1212	213 - 226
11	Revidering av Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)	2023/1214	227 - 234
12	Ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond	2023/1216	235 - 237
13	Ansökan Apotekare A Ljungbergs donationsfond	2023/1217	238 - 240
14	Uppsägning av Samverkansavtal för gemensam bygg- och miljöorganisation Sala-Heby	2023/1274	241 - 247
15	Uppsägning av Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänst	2023/1275	248 - 252

- | | | | |
|----|--|-----------|-----------|
| 16 | Finansiering av tågstopp Finnsletten | 2023/1153 | 253 - 503 |
| 17 | Svar på nämndinitiativ från Hanna Westman (SBÄ) - Öppna fler platser för arbetsträning via AME | 2023/1222 | 504 - 507 |
| | <i>Kompletterande handling skickas ut senare</i> | | |
| 18 | Svar på nämndinitiativ från Cecilia Viman (SD) - Sandlåda i den nya tillgänglighetsanpassade lekparken | 2023/1223 | 508 - 510 |
| | <i>Kompletterande handling skickas ut senare</i> | | |
| 19 | Svar på nämndinitiativ från Erik Hamrin (M) - Uppdrag att hitta ny entreprenör till Norrmalm | 2023/1224 | 511 - 515 |
| | <i>Kompletterande handling skickas ut senare</i> | | |
| 20 | Övriga frågor | | |

VERKSAMHETSPLAN 2024-2027

Kommunstyrelsen
Kommundirektör

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN/KOMMUNDIREKTÖREN.....	4
Verksamhetsansvar	4
<i>Grunduppdrag</i>	4
<i>Organisation</i>	4
Verksamhet 2024-2027	5
<i>Ekonomi</i>	7
Kommunfullmäktiges utvecklingsmål.....	9

KOMMUNSTYRELSEN/KOMMUNDIREKTÖREN

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG

Kommunstyrelsens uppgift är att förbereda och verkställa kommunfullmäktiges beslut samt ansvara för all verksamhet som inte faller under vård- och omsorgsnämnden, skolnämnden, Social- och arbetsmarknadsnämnden, kultur- och fritidsnämnden eller den myndighetsutövning som hör till bygg- och miljönämnden.

Kommunstyrelsen är nämnd för de fem kontoren tekniska, samhällsbyggnad, personal, ekonomi samt stab för utveckling och förvaltning samt räddningstjänsten. Kontoren leds av kontorschefer som rapporterar till Kommundirektören vilken även är kommunens högsta tjänsteperson som ska verkställa de beslut som fattas av kommunstyrelsen och skapa en organisation för detta.

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan. Den har ett helhetsansvar för kommunens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning och ska leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och eventu-ella gemensamma nämnders verksamhet. Kommunstyrelsen ska också ha uppsikt över verksamhet som bedrivs i kommunala företag, bolag, stiftelser, föreningar och kommunalförbund.

Kommunstyrelsen ska leda kommunens verksamhet genom att utöva en samordnad styrning och leda arbetet med att ta fram styrdokument för kommunen.

Kommunstyrelsen har uppsiktsplikt över ekonomi och finanser samt ansvarar för att den kommunala verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som kommunfullmäktige bestämt, att lagar och förordningar följs och att medlen används på ett ändamålsenligt sätt så att god ekonomisk hushållning upprätthålls. Kommunstyrelsen ska följa de frågor som kan inverka på kommunens utveckling och ekonomiska ställning och fortlöpande i samråd med nämnderna följa upp de fastställda målen och återrapportera till kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen ansvarar för i detta reglemente angivna uppgifter jämte sådana uppgifter som inte lagts på annan nämnd (övrig verksamhet och särskilda uppgifter). Härutöver ansvarar kommunstyrelsen för de uppgifter som framgår av kommunallagen och annan lagstiftning.

Kommunstyrelsen fullgör kommunens förpliktelser som räddningsnämnd och trafiknämnd.

I kommunstyrelsens uppdrag ingår ansvar för hela förvaltningsorganisationen och att vara arbetsgivare för densamma. Kommunstyrelsen ska bevaka att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande arbetsmiljölagstiftning.

ORGANISATION

Kommundirektörens verksamhet består av Staben för utveckling och förvaltning samt näringslivsenheten.

Verksamhet 2024-2027

Under kommande år kommer kommundirektören aktivt att arbeta med hur de politiska målen och viljeinriktningen får genomslagskraft inom kommunens samtliga kontor. Detta område tillsammans med arbetet med målen i interna processer över kontor och enhetsgränser är ett fortsatt område i fokus 2024. Kvalitetsledare har under 2023 arbetat med revidering av kommunens styrmodell. Den reviderade styrmodellen planeras antas under 2024.

Kommundirektören planerar att rekrytera säkerhetschef under 2024. Detta arbete föranleds av ett ökat tryck på kommuner att jobba med beredskaps- och säkerhetsfrågor samt kommande inträde till Nato. Kanslienheten kommer att komplettera säkerhetsarbetet genom att rekrytera en kommunjurist tillika kommunsekreterare i KS som samordnar informationssäkerhetsarbetet i kommunen.

Några särskilda områden är arbetet med företagsklimatet och att lyfta det unika med Sala. I fokus är även analys och uppföljning av våra resultat och uppdrag samt vem vi är till för och hur vi fortsätter vår verksamhetsutveckling inom digitalisering. Under det kommande året beräknas en större del av kommunens chefer att genomgå ledarskapsutbildning inom Utvecklande ledarskap samtidigt som respektive chefs medarbetare genomgår en utbildning i medarbetarskap. Denna satsning ska bidra till att stärka effekten av kommunens tillitsbaserade styrning. Under 2024 kommer kanslienheten att genomföra EU-val.

Staben för utveckling och förvaltning

Staben leds av en stabschef och består av följande enheter: kansli, kommunikation, IT och upphandling. Stabens ledningsgrupp består av stabschef, IT-chef, kommunikationschef samt kvalitetsledare. Under 2023 har ett arbete med att fastställa stabens syfte och mål påbörjats och beräknas slutföras årskiftet 2023/24. Staben kommer att jobba med att stärka samverkan mellan enheterna för att leverera stöd i toppklass till kommunens kontor och verksamheter.

Kansli

Inom kansliet finns nämndsekreterare, kommunjurister, dataskyddsombud och samordnare, arkivarie, registrator, kommunstrateg samt kvalitetsledare. De olika rollerna fyller strategiska och operativa funktioner för att få kommunen att fungera effektivt och rättssäkert. Kansliet stöttar även de förtroendevalda i sina uppdrag. Under 2024 kommer kansliet att genomföra EU-val. Under året kommer även ESF-projektet Kompetenscenter att avrundas och utvärderas. Projektet ägs av kansliet men kan nyttjas av samtliga kontor.

Upphandlingsenheten

Sedan januari 2023 ingår upphandlingsenheten i staben för utveckling och förvaltning. Enheten består av fyra upphandlare, en avtalscontroller och en upphandlingskoordinator. Under de kommande åren kommer enheten att vidareutveckla det nya arbetssättet och fortsätta strukturerat arbetet genom framtagande av rutiner och utbilda beställande organisation. Arbetet kommer särskilt fokusera på att kvalitetssäkra upphandlingsunderlag och skapa goda relationer till marknadsaktörer genom ökad transparens och tillgänglighet. Under kommande år kommer enheten också att börja dra nytta av ett nytt spendanalysverktyg som ska användas för att analysera avtalstrohet och inköpsmönster i syfte att öka kvalitet och effektivitet i kommunens inköp.

Näringslivsenheten har det strategiska ansvaret att stärka platsens Salas varumärke, attrahera nya verksamheter och investerare, skapa effektiva och möjliggörande processer för etableringar och bästa möjliga förutsättningar för befintliga företag att verka och växa i Sala. Arbetet omfattar såväl strategiska analyser och planer som operativa aktiviteter. Focus för kommande period är:

- Nytt Näringslivsprogram, besöksnäringsstrategi och landsbygdsprogram
- Göra Sala känt för omvärlden och skapa lokal stolthet genom
- o Kampanjen Sala 400 år
- o Extern webbplats

- o Påbörja arbetet med att marknadsföra platsen
- Förbättra företagsklimatet
- o Utveckla/förfina dialogen med företagen
- o Arbeta med den interna kulturen, strukturen och systematiken
- o Utveckla/förfina etableringsprocessen
- o Utveckla samarbetet med företagarföreningarna
- o Utveckla kommunikationen/informationen till företagen
- Landsbygdsfrågor
- o Metod/modell för samverkan mellan kommun och företag/civilsamhälle på landsbygden – Tillväxtverksprojekt
- o Tydliggöra kommunens roll i händelse av kris som drabbar landsbygdsföretagen

Kommunikationsenheten har ett centralt ansvar för funktionerna kommunikation och medborgarservice. Funktionen kommunikation har övergripande ansvar för kommunens kommunikation, webb, intranät, sociala medier, grafiska profil, e-tjänster, kommunikationsplanering och kriskommunikation. Funktionen medborgarservice ansvarar för kommunens kontaktcenter med växeltelefoni, offentligt medborgarkontor, kommunhusets reception och Salas auktoriserade turistinformation samt området budget- och skuldrådgivning.

Kommunikationsenheten är kommunledningens signalförstärkare inåt och utåt. Enheten tydliggör och förmedlar uppfattade viktiga signaler och budskap utifrån en helhetssyn på organisationen och bidrar till verksamhetsutvecklingen av digitala tjänster, processer och kanaler som stärker organisationen. Kommunikationsenheten värderar, planerar, formulerar och publicerar det som ska lyftas och kommuniceras i kommunens huvudkanaler.

Det finns flera synergivinster och många fördelar med att samla kommunikatörer och medborgarservicemedarbetare i samma organisation eftersom enheten arbetar med kommunikation, service och relationer på alla nivåer.

Under de kommande åren kommer enheten att fokusera på kommunikationsaktiviteter kopplat till digitaliseringsprocessen och organisationens verksamhetsutveckling. Organisationens behov av kommunikationskompetens ökar genom nya digitala kanaler, e-tjänster och digital service vilket gör att medborgarna förväntar sig att hitta information och service på ett snabbt, tillgängligt och enkelt sätt och att utföra tjänster via bland annat webben, att kunna få svar på frågor och kommunicera med kommunen via olika digitala kanaler.

Arbetet med att skapa e-tjänster har genererat effekt både ut mot medborgarna och internt. För att öka utvecklingstakten under planperioden så behöver arbetet förstärkas med fler resurser som kan utveckla, omvandla, och bygga e-tjänster. Genom den digitala teknikutvecklingen kan servicen effektiviseras och göras mer tillgänglig där tex AI och robotiserad självservice är verktyg för olika former av ärendehantering och kundservice. Huvudspåret för att uppnå effektivisering är genom att fortsätta arbeta med digitaliseringsprocessen.

I en turbulent och osäker omvärld så kommer kriskommunikation vid extraordinära händelser fortsatt vara ett angeläget och centralt område. Sannolikt kommer andelen extraordinära händelser i vårt närområde att ligga kvar på en bibehållet hög nivå under den kommande planperioden.

IT-enheten

Förutom att IT-enheten hanterar Sala kommuns driftstjänster sköter enheten driften för bolagen Sala Heby Energi, Sala Bostäder, Sala Silvergruva samt några system för Heby kommun.

Verksamhetsstöd arbetar med verksamhetsutveckling, digitala mål och strategi, digitaliseringsprojekt och övergripande IT-strategiska frågorna för hela kommunen samt stödjer kommunens verksamheter i innovationsarbete och den digitala transformationen. IT-enhetens verksamhetsstöd tillhandahåller projektledare för digitaliseringsprojekt, förändringsarbeten, förvaltning och andra IT relaterade uppdrag

IT-enhetens drift och supportfunktion arbetar såväl strategiskt som praktiskt med kommunens IT-infrastruktur, IT-säkerhet, licenser, lagring, utskrifter och den digitala arbetsplatsen samt ger samt stöd till användare i form av driftsnärasupport. IT bistår med teknisk kompetens vid IT-relaterade upphandlingar.

Under de kommande åren kommer enheten att fokusera på kommungemensamma aktiviteter för att utveckla och genomföra digitaliseringsprojekt som gynnar våra medborgare och medarbetare i linje med vår värdegrund Enkelt, Effektivt och Medborgarvänligt. Vi fortsätter samarbeta med andra kommuner för att hitta smarta sätt att uppfylla krav och behov. Enheten arbetar vidare med införande av digitaliseringsstrategi samt fortsatt satsning på en stabil och effektiv IT-infrastruktur och IT-säkerhet.

EKONOMI

Driftbudget

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	74 324	72 325	74 615	73 876	76 343	77 536
Intäkter	-12 588	-2 641	-2 725	-2 698	-2 788	-2 831
Nettokostnad	61 736	69 684	71 890	71 178	73 555	74 705

Kommentar: *Beskriv utvecklingen av kostnader och intäkter i det fall stora förändringar förväntas ske.*

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kommundirektör	4 848	6 274	9 411	7 651	7 906	8 030
Civilt försvar	300	-	0	0	0	0
Kanslienhet	24 512	23 013	20 781	21 404	22 119	22 464
IT	16 867	21 073	21 633	22 282	23 026	23 386
Näringsliv	6 788	5 697	6 057	5 413	5 594	5 681
Kommunikation	8 421	9 368	9 630	9 919	10 250	10 410
Upphandling	-	4 259	4 378	4 509	4 660	4 732
Summa	61 736	69 684	71 890	71 178	73 555	74 705

Kommentar: *Beskriv förändringen av fördelningen av driftskostnader per verksamhetsområde.*

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
IT Investeringar	67					
Digitala politiska sammanträden	102					
Kommunarkiv	866					
Brandvägg och förbättring	185					
Utbyte av switchar	804					
NAS - Backupsystem		95				
WiFi nätverk-utbyte/underhåll		1310				
WiFi utökning/kapacitetsförstärkning		620				
Kom - Upphandling av intranät		500				
IT - Server/lagring/e-post			1 402	262	54	484
IT - Nätverk/säkerhet			4 320	5 970	1 185	-
Kom - AI chat webb o intranät				300		
Kansli - system e-arkiv			1 250			
Kom - Utbyte av folie infartsskyltar						330
Kom - Nydesign av webbplats						500
Kom - Utbyte av displayer elektr infartsskyltar					1 200	
Summa	2 024	2 525	6 972	6 532	2 439	1 314

Förväntade resultat/effekter		Kommentar	
Förtroendet för kommunen ökar		En tydligare process gällande hanteringen av medborgarförslag och motioner samt genomförandet av strukturerade medborgardialoger vid större förändringar förväntas öka förutsättningarna till ett förbättrat resultat i mätningar gällande medborgarnas förtroende för kommunen.	
Medborgarna är mer nöjda med kommunens verksamheter			
Indikator/resultatuppföljning	Resultat 2021	Resultat/prognos 2022	Kommentar
Mäta tid från inlämnat medborgarförslag till beslut (Evolution).	-	-	Mäts vid bokslutet.
Svenskt Näringslivs enkät om företagsklimatet delfråga "Dialogen mellan företag och beslutsfattare" ska förbättras.	2,76	2,86	Målbild för delfrågan bör vara 4,0 som motsvarar betyget BRA på skalan 1-6. Dialogmöte om företagsklimatet tillsammans med Svenskt Näringsliv, SBA och de lokala företagen planerat till den 30 augusti. Med syfte att ringa in de viktigaste frågorna för kommunens fortsatta förbättringsarbete. Tre träffar för möte med lokala företagare planeras samt omtag för näringslivsrådet under hösten.
Medborgarundersökning "Hur tycker du att det fungerar att få svar på dina frågor om kommunen och dess verksamhet" betyg "ganska bra/mycket bra".	-	-	Statistik från medborgarundersökningen 2023 inväntas.
Agenda 2030-måttet "Den upplevda tryggheten i offentliga miljöer": "Invånare 16-84 år som avstår från att gå ut ensam, andel (%)"	33	-	
Medborgarundersökningens fråga "Hur trygg känner du dig i området där du bor?"	-	-	Statistik från medborgarundersökningen 2023 inväntas.

VERKSAMHETSPLAN 2024-2027

Kommunstyrelsen
Ekonomikontor

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN/EKONOMIKONTOR.....	4
Verksamhetsansvar	4
<i>Grunduppdrag</i>	4
<i>Organisation</i>	4
Verksamhet 2024-2027	4
<i>Ekonomi</i>	5
Kommunfullmäktiges utvecklingsmål.....	6
<i>Ett växande Sala</i>	6
<i>Ett hållbart Sala</i>	6
<i>Ett tryggt och rättvist Sala</i>	6
Verksamhetsfakta/nyckeltal.....	7
BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING EKONOMIKONTOR	8

KOMMUNSTYRELSEN/EKONOMIKONTOR

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG

Kommunstyrelsens uppgift är att förbereda och verkställa kommunfullmäktiges beslut samt ansvara för all verksamhet som inte faller under vård- och omsorgsnämnden, skolnämnden, kultur- och fritidsnämnden eller den myndighetsutövning som hör till bygg- och miljönämnden. Kommunstyrelsen har uppsiktsplikt över ekonomi och finanser samt ansvarar för att den kommunala verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige bestämt, att lagar och förordningar följs och att medlen används på ett ändamålsenligt sätt så att god ekonomisk hushållning upprätthålls.

I kommunstyrelsens uppdrag ingår ansvar för hela förvaltningsorganisationen och att vara arbetsgivare för densamma. Kommunstyrelsen ska bevaka att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande arbetsmiljölagstiftning.

Kommunstyrelsen fullgör kommunens förpliktelser som räddningsnämnd, krisledningsnämnd och arbetslöshetsnämnd.

Utöver det som föreskrivs om kommunstyrelsen i kommunallagen eller annan relevant lagstiftning gäller bestämmelserna i detta reglemente samt av kommunfullmäktige antagna policydokument.

Ekonomienhetens uppdrag är dels att bistå kommunstyrelsen i dess ekonomistrategiska arbete, dels att stödja förvaltningarna i det ekonomiska arbetet. Dessutom ska ekonomifunktionen säkerställa att gällande lagar samt rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning (RKR) efterlevs.

ORGANISATION

Ekonomikontoret i Sala kommun är centraliserat vilket innebär att kommunens ekonomer tillhör ekonomikontoret. Syftet är att få ett enhetligt synsätt och styrning och att kommunledningens budskap tydligare kan föras ut i organisationen. Den centraliserade organisationen bidrar till en gemensam utveckling av kompetens, enhetliga arbetsformer, utökad controller- och analysfunktion samt högre kvalitet och kollegial samverkan. Med en central ekonomifunktion förstärks även den interna kontrollen.

Arbetet syftar till att skapa förutsättningar för en god ekonomi med ett effektivt resursutnyttjande för hela kommunen. En god ekonomi och ett effektivt resursutnyttjande är en förutsättning för att kunna ge medborgare och externa intressenter bästa möjliga service.

Verksamhet 2024-2027

Ekonomikontoret består av 13 tjänster som har i uppdrag att samordna de övergripande ekonomiska styrprocesserna som budget, bokslut och uppföljningar, stödja förvaltningarna i det ekonomiska arbetet samt bistå kommunstyrelsen i dess ekonomistrategiska arbete. Verksamheten ansvarar för den övergripande redovisningen, alla löpande in och utbetalningarna, fakturahantering, kravhantering, systemförvaltning av ekonomisystemen, sammanställning, beräkningar och redovisning av bokslut, budget samt månadsuppföljningar till kommunstyrelsen.

En ny budgetmodell kommer att införas i kommunen från och med 2024. Budgetmodellen är en resursfördelningsmodell som bygger på demografi samt prislappar från utjämningsystemet, syftet är att öka transparensen och få tekniska och praktiska förutsättningar för en ekonomi i balans. I budgetarbetet inför 2025 kommer en ny budgetprocess att införas för att öka intresse och

engagemang i hela organisationen för att stärka det ekonomiska resultatet, förbättra budgetföljsamheten och öka måluppfyllelsen.

EKONOMI

Driftbudget

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	11 704	13 387	12 446	12 819	13 302	13 565
Intäkter	-844	-840	-781	-804	-835	-851
Nettokostnad	10 861	12 547	11 665	12 015	12 468	12 714

Ekonomikontorets budgeterade kostnader består till största delen av personalkostnader motsvarande ca 87% av totalen. Några av de andra större kostnaderna är licenser för ekonomisystem, konsultkostnader för uppgraderingar av system samt lokalhyror.

Intäkterna avser deltagande i ESF-projekt samt interna intäkter från VA-kollektivet.

De totala kostnaderna 2024 blir lägre än föregående år då tre personer flyttas till Tekniska kontoret från 2024. Övriga kostnader kopplade till ekonomisystemet ökar mycket då nya tjänster tillkommer och avtalen uppräknas med index.

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Ekonomikontoret	10 861	12 547	11 665	12 015	12 468	12 714
Summa	10 861	12 547	11 665	12 015	12 468	12 714

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Visma Proceedo	280	0	0	0	0	0
Summa	280	0	0	0	0	0

Ekonomikontoret har inga investeringar planerade under perioden.

Kommunfullmäktiges utvecklingsmål

KF 2021-08-30 § 90.

ETT VÄXANDE SALA

KF utvecklingsmål	Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?		
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan:
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?		
Hur följs resultat och effekter upp?		

ETT HÅLLBART SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Ett fokusområde i utvecklingsmålet är att arbeta för en långsiktig god ekonomi i kommunen. För att uppnå det fortsätter arbetet med den långsiktiga investeringsplanen och den långsiktiga finansiella analysen. Budgetmodellen ses över för att få bättre beslutsunderlag kopplat till demografi och finansiering	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: Införa en ny budgetprocess utifrån den nya budgetmodellen.	Tidsplan: Budgetprocessen implementerad inför Budget 2025
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Delaktighet, vilja och förståelse i organisationen för att uppnå en budget i balans. Att handlingsplaner upprättas vid avvikelser och att erforderliga beslut fattas.	Budgetbeslut 2025
Hur följs resultat och effekter upp?	Finansiella nyckeltal, t ex soliditet, självfinansieringsgrad God ekonomisk hushållning	

ETT TRYGGT OCH RÄTTVIST SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?		
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan:
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?		
Hur följs resultat och effekter upp?		

Nämndens utvecklingsmål

Nämndens utvecklingsmål:	Ta fram en ny modell för internkontroll för att få mer fokus på och få ut kunskap om internkontroll i organisationen
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	-Se över reglementet för internkontroll -Utvärdera den befintliga modellen och dess koppling till fullmäktigemålen -Utbildning i internkontroll för organisationen
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	Ökat förtroende hos medborgarna. Ny modell implementerad inför internkontrollplanerna 2025.

Nämndens utvecklingsmål:	Förbättra ekonomikontorets information ut till organisationen
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	-Informera hela organisationen regelbundet om förändringar i system, rutiner och övriga regler som rör ekonomifrågor. -Förtydliga ansvarsfördelning mellan ekonomikontor och verksamheter. -Utbildning i aktuella ekonomifrågor.
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	Nyhetsbrev infört Antal genomförda utbildningar och informationsträffar

Verksamhetsfakta/nyckeltal

	Utfall 2021	Utfall 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Årsarbetare	16	16	16	13	13	13	13

BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING EKONOMIKONTOR

Nämndens utvecklingsmål	Indikator	Hur tas indikatorn fram	Redovisas när
Ny modell internkontroll	Ny modell beslutad	Eget arbete	Delårs- och årsbokslut
Information till verksamheterna	Nyhetsbrev infört	Eget arbete	Delårs- och årsbokslut
Information till verksamheterna	Antal genomförda utbildningsinsatser	Eget arbete	Delårs- och årsbokslut

**VERKSAMHETSPLAN 2024-2027
KOMMUNSTYRELSEN/EKONOMIKONTOR**

ANTAGEN § X | XXXX-XX-XX | DIARIENUMMER 20XX/XXX
SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post: kommun.info@sala.se | Postadress: Box 304, 733 25 Sala



VERKSAMHETSPLAN 2024 -2026

Kommunstyrelsen
Personalkontoret

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN/PERSONALKONTORET	4
Verksamhetsansvar	4
<i>Grunduppdrag</i>	4
<i>ORGANISATION</i>	4
Verksamhet 2024 - 2026	5
<i>Ekonomi</i>	6
Kommunfullmäktiges utvecklingsmål	7
<i>Ett växande Sala</i>	7
<i>Ett hållbart Sala</i>	7
<i>Ett tryggt och rättvist Sala</i>	7
Nämndens utvecklingsmål	8
Verksamhetsfakta/nyckeltal	8
BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING PERSONALKONTOR	9

KOMMUNSTYRELSEN/PERSONALKONTORET

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG

I kommunstyrelsens uppdrag ingår att ansvara för hela förvaltningsorganisationen och att vara arbetsgivare för densamma. Kommunstyrelsen ska bevaka att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande arbetsmiljölagstiftning.

I personalkontorets roll ingår att bistå kommunstyrelsen i det strategiska arbetet med personalpolitik och utveckling av HR-processer men också att stödja verksamheterna i det operativa- och strategiska HR-arbetet.

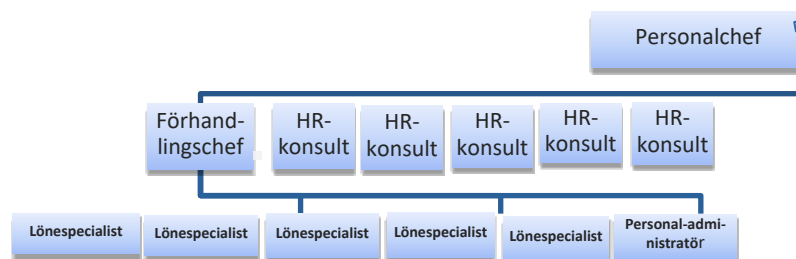
Personalkontoret har en tät dialog med kommunstyrelsen via personaldelegationen angående kommunens personalpolitik, som anger principer och riktlinjer för personalfrågorna.

I personalkontorets uppgifter ingår även kommunövergripande arbetsrättsliga förhandlingar, lönekartläggning, löneadministration samt stöd och råd i lönefrågor, kompetensutveckling, arbetsmiljö och arbetsrätt.

Kontoret handhar också löneadministration samt drift och utveckling av kommunens lönesystem. I det uppdraget ingår också administration, drift och utveckling av lönesystemet för Heby kommuns räkning.

ORGANISATION

Personalkontoret ingår i den gemensamma förvaltningsorganisationen för Sala kommun. Personalchefen, som ingår i kommunledningsgruppen, leder verksamheten som innefattar 13 tjänster fördelade enligt skiss nedan.



Verksamhet 2024 - 2026

Stora pensionsavgångar och nationell brist på kompetens inom många yrkesgrupper gör kompetensförsörjning och rekrytering till prioriterade områden för hela kommunen. Arbetet med att förbättra och modernisera processer och arbetsmetoder inom dessa områden kommer därför att fortgå och intensifieras under perioden.

En ny rekryteringsrutin har tagits fram och möjligheten att rekrytera med hjälp av rekryteringsrobot har införts. Under perioden kommer rekryteringsrutinen att implementeras i hela organisationen, digital referenstagning införs och HR kommer regelbundet att erbjuda utbildning till alla kommunens chefer inom området.

För att vara en attraktiv arbetsgivare krävs god arbetsmiljö och bra anställningsförhållanden.

Via den digitala årliga medarbetarenkäten undersöks den organisatoriska arbetsmiljön och för att kunna effektivisera processen och möjliggöra bättre analyser kommer ett moderniserat enkätverktyget att upphandlas.

Utifrån enkätresultatet kring områdena delaktighet, medbestämmande och ledarskap utser arbetsgivardelegationen en vinnare av ett arbetsmiljöpris (silverpriset), som delas ut i samband med kommunfullmäktige i slutet av året.

För att kunna attrahera framtidens ledare och stärka dagens ledarskap i Sala kommun är en vetenskapligt förankrad syn på och kunskap inom ledarskap en nödvändighet. Vi har därför utbildat alla våra chefer i tillitsbaserad ledning och styrning.

Som en fortsättning på tillitsbaserad ledning och styrning har kommunen dessutom satsat på ledarskapsutbildning för alla chefer. Alla chefer inom Sala kommun kommer att genomgå utbildningen Utvecklande ledarskap (UL) under år 2024 - 2025. I samband med detta kommer alla medarbetare att få en digital utbildning i medarbetarskap.

Utifrån den årliga uppföljningen av nämndens mål, en sjukfrånvaro på samma eller lägre nivå än genomsnittet av de fem sista årens sjukfrånvaro (7,74 % 2022) har en analys och rapport skrivits för de verksamheter som överstiger målet med två procentenheter (=>9,7 %). Rapporten redogör för nuläget och är en grund för fortsatt arbete med att sänka sjukfrånvaron i Sala kommun. Målet för sjukfrånvaron 2023 (genomsnittet för de fem sista åren) är 7,84 %.

En frivillig förhandsinsyn för underhåll och support av lönesystemet e-Companion har genomförts och ett nytt avtal skrevs från och med 2023-01-01 vilket medfört en kostnadsökning med ca 500 tkr/år.

EKONOMI

Driftbudget

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	9 807	12 886	13 247	13 645	14 159	14 438
Intäkter	-828	-675	-694	-715	-742	-756
Nettokostnad	8 979	12 211	12 553	12 930	13 417	13 682

Kontoret förväntar att hålla balans. Däremot finns utökade systemkostnader som hanterats genom åtstramningar.

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Personalkontoret	8 979	12 211	12 553	12 930	13 417	13 682
Summa	8 979	12 211	12 553	12 930	13 417	13 682

Nettokostnaderna förväntas öka utöver det som täcks för allmän uppräknings. Resultaten är åtstramningar.

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
	0	0	0	0	0	0
Summa	0	0	0	0	0	0

Kommentar: *Inga investeringar.*

Kommunfullmäktiges utvecklingsmål

KF 2021-08-30 § 90.

ETT VÄXANDE SALA

KF utvecklingsmål	Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Kontoret har inga utvecklingsmål för ett växande Sala	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan:
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?		
Hur följs resultat och effekter upp?		

ETT HÅLLBART SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Kontoret har inga utvecklingsmål för ett hållbart Sala	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan:
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?		
Hur följs resultat och effekter upp?		

ETT TRYGGT OCH RÄTTVIST SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Kontoret har inga utvecklingsmål för ett tryggt och rättvist Sala	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan:
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?		
Hur följs resultat och effekter upp?		

Nämndens utvecklingsmål

Mål:	En Sjukfrånvaro på samma eller lägre nivå än genomsnittet av de fem sista årens sjukfrånvaronivåer
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	Vid sjukfrånvaro som överstiger genomsnittet för de fem sista åren med mer än två procentenheter ska analys och rapport göras i samverkan med HR.
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	Sjukfrånvarostatistik vid del- och helårsbokslut, genomsnitt från fem år bakåt i tiden
Mål:	Ökad friskvård
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	Marknadsföra friskvårdsaktiviteter vid minst fyra tillfällen per år
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	Ökad nyttjandegrad av friskvårdsbidraget

Verksamhetsfakta/nyckeltal

	Utfall 2021	Utfall 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027

BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING PERSONALKONTOR

Nämndens utvecklingsmål	Indikator	Hur tas indikatorn fram	Redovisas när
Sjukfrånvaro max genomsnitt av senaste fem årens sjukfrånvaronivåer	Sjukfrånvarostatistik av totalt arbetad tid	Statistik av sjukfrånvaro från lönesystemet	Hel- och delårsbokslut
Ökad friskvård	Nyttjandegrad av frisk-vårdbidraget	Statistik avseende nyttjat friskvårdsbidrag	Hel- och delårsbokslut

VERKSAMHETSPLAN 2024-2027
NÄMND/STYRELSE/KONTOR

ANTAGEN § X | XXXX-XX-XX | DIARIENUMMER 20XX/XXX
SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post: kommun.info@sala.se | Postadress: Box 304, 733 25 Sala



VERKSAMHETSPLAN 2024-2027

Kommunstyrelsen

Räddningstjänsten

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN/RÄDDNINGSTJÄNSTEN BEREDSKAP OCH SÄKERHET.....	4
Verksamhetsansvar	4
<i>Grunduppdrag Räddningstjänsten</i>	4
<i>Grunduppdrag Beredskap och säkerhet</i>	4
<i>Organisation</i>	5
Verksamhet 2024-2027.....	5
<i>Ekonomi</i>	7
Kommunfullmäktiges utvecklingsmål.....	9
<i>Ett växande Sala</i>	9
<i>Ett hållbart Sala</i>	9
<i>Ett tryggt och rättvist Sala</i>	9
BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING RÄDDNINGSTJÄNSTEN / BEREDSKAP OCH SÄKERHET.....	11

KOMMUNSTYRELSEN/RÄDDNINGSTJÄNSTEN BEREDSKAP OCH SÄKERHET

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Kommunen har till uppdrag att skapa en god service samt en trygg och säker miljö för dem som bor, vistas och verkar inom kommunen. Verksamheten skall vara aktuell och effektiv, främja utveckling och skapa förutsättningar för kommunen att vara attraktiv att bo, vistas och verka i.

Räddningstjänsten har till uppdrag att förebygga att bränder och andra olyckor sker, att minimera skador till följd av en inträffad olycka och hantera en inträffad olycka.

Enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kap 3 § ska en kommun ha ett handlingsprogram för förebyggande verksamhet. I programmet ska kommunen ange:

1. målen för verksamheten,
2. de risker för olyckor som finns i kommunen och som kan leda till räddningsinsatser, och
3. hur verksamheten är ordnad och hur den planeras.

Enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kap 8 § ska en kommun ha ett handlingsprogram för räddningstjänst. I programmet ska kommunen ange:

1. målen för verksamheten,
2. de risker för olyckor som finns i kommunen och som kan leda till räddningsinsatser, och
3. förmågan att
 - a) genomföra räddningsinsatser för varje typ av sådan olycka,
 - b) genomföra flera samtidiga räddningsinsatser,
 - c) genomföra omfattande räddningsinsatser, och
 - d) utöva ledning i räddningstjänsten.

Den förebyggande verksamheten utgörs dels av tillsyn vilket sker genom ett myndighetsutövande. Tillsyn tillämpas enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor. Räddningstjänsten är även den aktör som hanterar tillstånd för förvaring av brandfarliga och explosiva varor. Utöver tillsynsverksamheten så arbetar räddningstjänsten i olycksförebyggande syfte med information, utbildning, rådgivning, sotning och rengöring och är remissinstans till flera andra kommunala, statliga och regionala aktörer.

Den operativa uttryckande verksamheten bedrivs med heltidsanställd personal och med deltidsanställd personal benämnd räddningspersonal i beredskap, RIB. Organisationen för den uttryckande operativa verksamheten skall vara dimensionerad och tränad för att avhjälpa samhället när olyckor inträffat och där samhället eller individ inte själv har förmåga eller resurser att hantera den inträffade händelsen. Den operativa uttryckande förmågan och verksamheten skall dels bygga på kommunens egna resurser men skall också ske utifrån samverkan med andra kommuner och aktuella aktörer.

GRUNDUPPDRAG BEREDSKAP OCH SÄKERHET

Ett av det uppdrag en kommun har är att skapa trygg och säkerhet för dem som bor, vistas och verkar i kommunen. Trygg och säkerhet skall kommunen med hänsyn till situationen kunna leverera i såväl vardag och den dagliga driften som under kriser, höjd beredskap och krig. Beredskapsfrågor handlar om att bygga upp en förmåga att bedriva samhällets verksamheter under vardagliga förhållanden, kriser och andra störningar. Beredskapsfunktionen skall skapa förut-

sättningar för kommunens verksamheter att skapa en beredskap och förmåga med också stötta den enskilde medborgaren med att skapa en förmåga.

Funktioner inom krisberedskap så som stab och tjänsteman i beredskap ska utvecklas och stärkas med kompetens och materiel. En översyn av placeringen av tjänsterna säkerhetssamordnare samt beredskapssamordnare ses över under första delen av 2024.

Utveckla förmåga att strategiskt planera på både lång och kort sikt hur Sala kommun anpassar sig till ett föränderligt klimat och tillgodose att det finns god krisberedskap för klimatrelaterade händelser som kan komma att ge stora ekonomiska konsekvenser, kan vara fara för liv och hälsa samt orsaka begränsningar i det naturliga samhällsflödet.

Att vi lever i en föränderlig och alltmer osäker värld med en komplex gråzonsproblematik medför att arbeten kring totalförsvaret och civilt försvar i Sala kommun behöver stärkas genom stärkt förståelse och förmåga, tillsammans med näringslivet och frivilligorganisationer.

ORGANISATION

Räddningstjänsten Sala-Heby bildades i sin nuvarande form 1973 genom ett civilrättsligt avtal mellan Sala och Heby kommuner, där likvärdig verksamhet med hänsyn till lokala förhållanden bedrivs i de båda kommunerna. Huvuduppdraget är att skapa skydd mot olyckor. Organisationen består av ca 115 medarbetare fördelat på tillsvidareanställd personal och deltidsanställd personal. Personalen är fördelad på operativt uttryckande verksamhet och kontorsbunden verksamhet som förebyggande och administrativa uppdrag.

Räddningstjänsten Sala-Heby har ett avtal om utalarmering och högre ledningsnivå med Räddningscentral Mitt som drivs av Storstockholms brandförsvaret. Avtalet ger också räddningstjänsten Sala-Heby tillgång till operativa resurser och en redundans av resursförsörjning både på kort sikt och över tid. Genom avtalet med RC Mitt sker även en samverkan som benämns Räddningsregion Östra Svealand (RRÖS) där räddningstjänsten Sala-Heby är en del av den samverkan. RRÖS består av 13 räddningstjänster. Det finns ca 3,3 miljoner invånare inom RRÖS område, ett hundratal brandstationer och i regionen hanteras cirka 40 procent av Sveriges räddningsinsatser. I samverkansforum RRÖS som är just en samverkan som bygger på en frivillighet, så hanteras gemensamma frågor som utbildning, ledningsförmåga och är en stark röst samt förmåga för att påverka och utveckla svensk räddningstjänst.

Under 2024 räddningstjänsten får statliga öronmärkta medel som skall bidra till att bygga upp förmåga för räddningstjänst under höjd beredskap.

Under räddningstjänstens organisation ligger även beredskap och säkerhetsfrågor för Sala kommun. Organisationen för beredskap och säkerhet består dels av räddningschefen som är tillika säkerhetschef, dels en beredskapssamordnare samt en säkerhetssamordnare.

Verksamheten består även av krisberedskap, civilt försvar, och säkerhetsfrågor. Beredskapssamordnaren har ett samordningsansvar för att involvera och inkludera kommunens samtliga verksamheter i arbetet med krisberedskap och totalförsvaret. En del i detta arbete är att systematiskt arbeta fram rutiner, mallar och beredskapsplaner samt genomföra planerad verksamhet och följa upp samt analysera dessa.

Verksamhet 2024-2027

I enlighet med Lag (2003:778) om skydd mot olyckor skall räddningstjänsten ha en operativ uttryckande verksamhet vars syfte är att hantera räddningsinsatser och insatser som faller under räddningstjänstens åtagande. Organisationen för den uttryckande verksamheten skall vara di-

mensionerad utifrån att på bästa sätt svara upp till lagstiftningens intentioner och för att kunna genomföra effektiva och kvalitativa insatser.

Räddningstjänsten har även ett uppdrag att förebygga olyckor och konsekvenser av inträffade olyckor. Det förebyggande arbetet är en högt prioriterad verksamhet. Tillsyn, information, utbildning, olycksutredning m.m. är några av de aktiviteter som genomförs i det olycksförebyggande arbetet. Utifrån Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och lagen om brandfarliga och explosiva varor genomförs genom myndighetsutövande tillsynsverksamhet, det i syfte för att se om lagstiftning efterlevs och att det finns ett fullgott skydd mot brand. Räddningstjänsten är även den instans som hanterar tillstånd för förvaring av brandfarliga och explosiva varor. Sotning och rengöring av rök- och imkanaler är räddningstjänstens uppdrag. I Sala kommun sker det genom en upphandlad entreprenör.

Strategiska planer, förmågor och efterlevnad av för området gällande lagstiftning inom krisberedskap, civilt försvar, höjd beredskap och vid väpnat angrepp är frågor som hanteras kopplat till beredskap. Förmåga att hantera vissa av dessa händelser behöver ske i närtid men ett mer långsiktigt arbete med att bygga förmåga kommer också bedrivas parallellt.

Verksamhet kopplat till säkerhet är förebyggande verksamhet som t.ex. BRÅ (Brottsförebyggande råd), utbildning, information och samordning. Operativt arbete kopplat till säkerhet består i att hantera inträffade händelser och konsekvenser av inträffade händelser.

Utveckla förmåga att strategiskt planera på både lång och kort sikt hur Sala kommun anpassar sig till det föränderligt klimat och tillgodose att det finns god krisberedskap för klimatrelaterade händelser som kan komma att ge stora ekonomiska konsekvenser, kan vara fara för liv och hälsa samt orsaka begränsningar i det naturliga samhällsflödet.

Prioriterad verksamhet 2024–2027 för räddningstjänsten (utöver lagstadgad verksamhet)

- Fortsätta utvecklingsarbetet med räddningstjänstens organisation i syfte att skapa en ändamålsenlig, effektiv och kostnadseffektiv verksamhet,
- Utvärdera införda process samt fortsatt utveckla verksamhetens processer,
- Bidra till ett ökat trygg- och säkerhetsarbete i kommunerna,
- Bygga upp förmåga för räddningstjänst under höjd beredskap och vara en tydlig aktör i kommunernas arbete med det civila försvaret,
- Fortsatt arbete med utmaningen att rekrytera personal till RIB-stationerna.
- Extern utredare kommer att presentera utredning av RTJs organisering i inledningen av 2024.

Prioriterad verksamhet 2024–2027 för beredskap och säkerhet (utöver lagstadgad verksamhet)

- Stärka det civila försvaret, krisberedskapsförmåga och förmåga under väpnat angrepp
- Samordna kontinuitets planering av samhällsviktiga funktioners förmåga att verka under svåra förhållanden, kriser etcetera
- Skapa en trygg- och säkerhetsstrategi för Sala kommun
- Genomföra till området kopplade upphandlingar och stötta andra verksamheter med specialkompetens i deras upphandlingar
- Fortsatt utveckla det brottsförebyggande arbetet i ett kommunövergripande perspektiv.

EKONOMI**Driftbudget**

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	39 876	44 205	45 450	45 936	47 299	49 574
Intäkter	-15 460	-16 960	-17 138	-16 784	-16 745	-18 112
Nettokostnad	24 416	27 245	28 312	29 152	30 554	31 462

Kommentar: Service och lagning av fordon genomförs på plats så driftkostnaderna för räddningstjänsten är låga i relation till andra räddningstjänster av liknande storlek och utformning.

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Räddningstjänsten	24 416	26 084	26 814	27 619	28 659	29 225
Beredskap och civilförsvaret		1 161	1 498	1 533	1 895	2 237
Summa	24 416	27 245	28 312	29 152	30 554	31 462

Kommentar: Personalkostnader har ökat de senaste åren och kommer att öka under kommande år. Låg grundbemanning genererar mer övertidskostnader kopplat till den kompetens som måste finnas i tjänst dygnet runt årets alla dagar. Bristen på grundbemanning påverkar kvaliteten och skapar en svårighet att utföra uppdraget. Ny personal genererar kostnader för utbildning och utrustning.

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Släckbil till Östervåla	3413					
Försäljning tidigare släckbil	-80					
Kurs/servicebil		350				
Andningsskydd (rökskydd)		1 200				
Fip-bil Heby 8 år			350			
Tankbil Heby				3 300		
Pickup Hedåker					500	
Besiktningssbil Sala					500	
Släckbil Heby						3 300
CF - Krislivsmedelshandling			200			
CF - Krismaterial			150			

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
CF - Reservkraft Rådhuset				4000	1000	1000
CF - Kontinuitets- hantering skolor				250	25	25
CF - Trygghets- punkter hela kommunen				150	100	10
CF - Alt Stab- plats/lednings- plats			100			
CF – Krisbered- skapssläp			175			
Summa	3 333	1 550	975	7 700	2 125	4 335

Kommentar: Upphandling av fordon och räddningsmaterial följer fastlagd plan med tidsbestämda intervaller.

Investeringar kopplat till krisberedskap kommer utifrån rådande säkerhetsläge att hanteras och prioriteras löpande.

Kommunfullmäktiges utvecklingsmål

KF 2021-08-30 § 90.

ETT VÄXANDE SALA

KF utvecklingsmål	Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Genomföra utbildningar i syfte att höja förmågan för att hantera olyckor och tillbud vid bränder och andra olyckor samt i allmänt säkerhetshöjande syfte	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: Utbildning, information och deltagande i olika typer av evenemang och aktiviteter	Tidsplan: Enligt årsplanerna och löpande uppkomna tillfällen under året
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Ökad kunskap, minskat antal olyckor, begränsa konsekvenser av olyckor,	
Hur följs resultat och effekter upp?	Vid verksamhetsuppföljning	

ETT HÅLLBART SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	I form av remissinstans bevakas att frågor kopplat till räddningstjänst och olycksförebyggande samt beredskap och säkerhet beaktas och hanteras	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: remisshantering, rådgivning och information	Tidsplan: löpande
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Att aktuell lagstiftnings efterlevnad säkerställs, ökad säkerhet	
Hur följs resultat och effekter upp?	Vid verksamhetsuppföljning	

ETT TRYGGT OCH RÄTTVIST SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Skapa strategier för beredskap och säkerhet i syfte att skapa en god säkerhetskultur, säkerställa att vi arbetar med rätt fokusområde.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter:	Tidsplan: Enligt årsplanering
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Ett än mer tryggt och säkert Sala för de som bor, vistas och verkar inom kommunen samt en ökad upplevd trygghet.	
Hur följs resultat och effekter upp?	Vid verksamhetsuppföljning	

Nämndens utvecklingsmål

Nämndens utvecklingsmål:	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	<ul style="list-style-type: none">- Fortsatt översyn av organisation samt processer- Stärka det civila försvaret och krisberedskapsförmågan- Ökad trygghet och säkerhet med stort fokus på det brottsförebyggande arbetet- Ökad kommunikation ut mot samhället kopplat till olycksförebyggande verksamhet samt för ökad trygghet och säkerhet
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	Verksamhetsuppföljning, medborgarenkäter, samverkan med externa aktörer där verksamhet följs upp och lägesbilder delas

BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING RÄDDNINGSTJÄNSTEN / BEREDSKAP OCH SÄKERHET

Nämndens utvecklingsmål	Indikator	Hur tas indikatorn fram	Redovisas när
Tillsyn LSO	Antal	Genomförda tillsyner	Verksamhetsuppföljning
Tillsyn LBE	Antal	Genomförda tillsyner	Verksamhetsuppföljning
Tillstånd LBE	Antal	Hanterade tillstånd	Verksamhetsuppföljning
Uppföljning tillsyn LSO	Antal	Genomförda tillsyner	Verksamhetsuppföljning
Uppföljning tillsyn LBE	Antal	Genomförda tillsyner	Verksamhetsuppföljning
Remisser	Antal	Inkomna remisser	
Tillstånd egenstötning	Antal	Hanterade tillstånd	Verksamhetsuppföljning
Information	Antal	Bokade/utifrån behov	Verksamhetsuppföljning
Genomföra BRÅ-möten	Antal	Bokade möten	Verksamhetsuppföljning
Genomföra EST-möten	Antal	Bokade möten	Verksamhetsuppföljning

**VERKSAMHETSPLAN 2024-2027
KOMMUNSTYRELSE/RÄDDNINGSTJÄNST**

ANTAGEN § X | XXXX-XX-XX | DIARIENUMMER 20XX/XXX
SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post: kommun.info@sala.se | Postadress: Box 304, 733 25 Sala



VERKSAMHETSPLAN 2024-2027

Kommunstyrelsen
Tekniska Kontoret

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN/TEKNISKA-KONTORET	2
Verksamhetsansvar	2
<i>Grunduppdrag</i>	2
<i>Organisation</i>	2
Verksamhet 2024-2027	2
<i>Ekonomi</i>	2
<i>Ett växande Sala</i>	2
<i>Ett hållbart Sala</i>	2
<i>Ett tryggt och rättvist Sala</i>	2
Nämndens utvecklingsmål	2
Verksamhetsfakta/nyckeltal	2
BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING TEKNISKT-KONTOR	2

KOMMUNSTYRELSEN

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG

Kommunstyrelsen ansvarar för att kommunverksamheterna (som inte faller under vård- och omsorgsnämnden, skolnämnden, kultur- och fritidsnämnden eller den myndighetsutövning som tillhör bygg- och miljönämnden) följer lagar och förordningar, att våra skattemedel används på ett ändamålsenligt sätt samt att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål som fullmäktige beslutat. Vidare har Kommunstyrelsen uppsiktsplikt över ekonomi och finanser, ansvarar för hela förvaltningsorganisationen samt att vara arbetsgivare för densamma. Kommunstyrelsen är berednings och verkställande organ till fullmäktige samt fungerar som räddningsnämnd, trafiknämnd.

TEKNISKA KONTORET.

Tekniska kontoret består av verksamheterna Samhällstekniska, Måltid och Fastighet. Som en del av staben ingår även kommunens lokalstrateg, skogsinnehav, verksamhetsutvecklare, ekonomiadministratörer samt kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik. Måltid svarar för kommunens måltidsverksamhet för samtliga av kommunens verksamheter. Fastighet genomför ny-, till- och ombyggnationer åt samtliga av kommunens verksamheter och finansieras av både externa och interna hyresintäkter för driften samt ramanslag för investeringar. Samhällstekniska verksamheten ansvarar för kommunens gator, parker, grönområden, och silvergruvans vattensystem. Ansvaret sträcker sig även för vatten- och avloppsförsörjning, att förvalta och utveckla kommunens kartverk och geografiska informationssystem.

Verksamhet 2024-2027

Tekniska kontorets verksamheter kommer till största del utföra service till andra delar av kommunorganisationen, men också service till medborgarna. För att finansiera denna service har kontoret ramanslag för vissa verksamheter och för vissa tjänster tar kontoret betalt direkt av den som har behovet.

LEDNING/STAB

Med stöd av Sala kommuns lokalförsörjningsprocess ska en stärkt struktur för verksamhetskontorens behovsplaner för fastigheter uppnås. Under perioden ska denna vidareutvecklas till en lokalförsörjningsplan med objektlista parallellt med arbetet för att minska kostnaderna för tomställda lokaler.

I enlighet med politiskt uppdrag ska kontoret fortsatt utreda och möjliggöra städ i egen regi inom Sala stad. Samhällstekniska verksamhetens tidigare beslutade besparingskrav kring bland annat centralförrådets funktion ska verkställas.

Under år 2023 har en ny organisation arbetats fram. Omorganisationen syftar till att uppnå ett mer nära ledarskap och en tydligare strategisk styrning av kontoret för att uppnå kommunövergripande mål.

SAMHÄLLSTEKNISKA

Inom samhällsbyggnadsprocessen är slutförande av Skuggan samt uppstart med detaljplan för Bältarhagen i Ransta. Samordning och samverkan görs löpande mellan Tekniska kontoret och Samhällsbyggnadskontoret för att säkerställa framdrift och politiska beslut.

I samarbete med Trafikverket pågår projektering av cykelvägar för att knyta ihop Sala tätort med både Kumla-Ransta och Heby. Dessa cykelvägar planeras att byggas under de närmaste åren. Kommunen är till viss del med och medfinansierar dessa projekt.

Arbetet med att förbättra dammsäkerheten för Gruvans vattensystem kommer fortgå med bland annat fortsatt utbyggnad av öververkningsystemet, modellering av dammsystemet och fortsatt säkerhetshöjande åtgärder på dammvallarna.

Det statligt finansierade miljöprojektet för sanering kring Sala silvergruva och Pråmån kommer under perioden slutföra åtgärderna vid gruvområdet.

Som en konsekvens av översvämningarna som kommunen drabbades av under 2023 kommer utredning av skador fortgå parallellt med försäkringsärenden.

Arbeten för att säkerhetsställa Sala kommuns dricksvattenförsörjning både på lång och på kort sikt pågår och kommunens vattentäkter behöver ett fullt acceptabelt skydd, inom perioden anpassas skyddet för Härsvéd. Arbetet fortgår med att förbättra skalskyddet på dricksvattenanläggningarna de kommande åren för att leva upp till de krav som ställs på verksamheten i Livsmedelsverkets föreskrift (LIVSFS 2008:13).

Efter det stora regnet som drabbade Sala under hösten kommer stora resurser att läggas på utredningsarbete både på fastighetsnivå men även på ledningsnätetsnivå. Riktlinjer och rutiner för dagvattenhantering kommer att behöva ses över för att vi ska kunna ställa relevanta krav mot våra kunder. Det är en förutsättning om vi ska kunna höja nivån och minska riskerna vid framtida skyfall.

I enlighet med ny avfallslagstiftning har Sala kommun from 1 januari 2026 en skyldighet att tillhandahålla sortering av förpackningar även i parker och på större offentliga platser.

För att säkerställa ordning och reda, dokumentation samt genomföranden av arbeten i tid kommer verksamheten fortsätta att arbeta med arbetsorderprocessen.

MÅLTID

Verksamheten kommer till höstterminens start 2024 att ta i bruk två nybyggda kök och matsalar (Möklinta och Åkraskolan). Till höstterminen 2025 kommer nya Åkraskolan med tillhörande förskola var klar vilket kommer att innebära att enhetens två mottagningskök försvinner. Till Åkraskolans kök kommer dessutom uttag för nödvatten och reservkraft monteras vilket tryggar vår matproduktion vid framtida kriser.

Det finns sedan flera år ett utvecklat återtag av närproducerat kött från Ösby naturbruksgymnasium till enhetens kök. Under 2023 har gymnasiet arbetat för att utöka sin grisproduktion vilket kommer att ge Måltidsenhetens kök återtag i större mängder av fläskkött än tidigare.

Måltidsenheten kommer under 2024 att fortsätta sitt påbörjade arbete att implementera klimatomärkning av sina serverade rätter. Detta sker för att främst ge högstadies- och gymnasieelever information hur de genom att välja bland utbudet av mat kan påverka klimatet. Upprinnelsen till detta arbete utgår från en tidigare Skolmåltidsenkät där 60% av eleverna svarade att de inte

visste hur de kan påverka klimatet beroende på hur de väljer att äta. Klimatmärkningen finns även tillgänglig i menyer till förskola och äldreomsorg.

FASTIGHET

Under verksamhetsperioden slutförs nybyggnationerna av Möklinta skola och förskola, Åkraskolan med anpassad skola samt utbyggnationen av Åkra förskola. Utöver interna investeringsprojekt kommer kommunen tillgodose vissa lokalbehov genom externa hyresvärdar.

Lokalerna på Fabriksgatan, tidigare Gata/Park och Teknisk service, kommer att försälas och verksamheten har flyttat till nya och bättre planerade lokaler på Verkstadsgatan.

I samband med nybyggnation av Åkraskolan så förses köket med uttag för reservkraft och nödvatten. Dock skulle denna möjlighet med uttag behövas på fler skolkök och särskilda boenden. Detta för att för att skapa trygghet och förbättrade möjligheter vid en större samhällsstörning.

Implementeringen av nytt fastighetssystem fortsätter och utredning pågår parallellt angående möjligheterna för systemstöd i lokalförsörjningsprocessen.

Ett arbete med att skapa ett nuläge och att upprätta en objektslista som utgångspunkt för det framtida arbetet med lokalförsörjning pågår under 2024.

EKONOMI

Driftbudget

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	552 541	565 892	579 782	597 175	619 687	631 954
Intäkter	-417 654	-470 282	-483 450	-497 954	-516 728	-526 960
Nettokostnad	134 887	95 610	96 332	99 222	102 959	104 994

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Ledning/Stab						
-Kontorsledning	203	437	779	802	833	849
-Samhällsfin transp.	51 914	49 440	50 824	52 364	54 357	55 443
Samhällstekniska						
-Gata	22 284	21 841	23 076	23 778	24 690	25 185
-Park	14 760	9 447	10 112	10 420	10 813	11 027
-VA-kollektivet	0	0	0	0	0	0
Kart/Mät	4 201	4 550	4 300	4 429	4 596	4 687
-Projekt & utveckling	5 388	6 071	6 241	6 428	6 671	6 803
Fastighet	29 571	2 824	0	0	0	0
Måltid	5 288	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
SUMMA	134 887	95 610	96 332	99 222	102 959	104 994

Verksamhetsåret 2023 har kontoret dragits med stort underskott till följd av omvärldens händelser som ökade; energi-, drivmedels-, livsmedelspriser samt ökade räntekostnader. Dessa belastade kontoret under 2023, men kommer även påverka verksamheterna 2024. Det innebär att kontoret kommer få dra ner på kvalitet och service för att hålla den budget som tilldelats.

SAMHÄLLSTEKNISKA

Investerings- och exploateringsprojekt genererar stora kapitaltjänstkostnader som belastar kontorets ram genom att ge ökade löpande kostnader för drift och underhåll. VA-utbyggnad påverkar den taxefinansierade verksamheten.

Under året har även yttre faktorer som kriget i Ukraina, energikostnader och räntekostnader gjort sig kännbara för verksamheten. Till följd av detta kommer delar av verksamheten gå med ett underskott.

Gatenheten

Fler områden inom snöberedskapen kommer ligga på entreprenörer. Kostnadsutvecklingen kommer att följas upp i detta.

Bidraget för enskilda vägar 2024 ses en risk för ytterligare ökade kostnader på grund av att antalet ansökningar kan komma öka utifrån översvämningarna.

Under 2024 kommer även enheten få tillgång till sina nya lokaler på Verkstadsgatan till fullo, vilket innebär en ökad kostnad för lokalhyror och markhyror.

Parkenheten

Enheten kommer fortsätta att titta på vilka ytor som behöver ha en hög skötselnivå kontra en lägre skötselnivå. År 2024 kommer parkenheten avsäga sig fastighets grönyteskötsel, därav faller den inkomsten bort.

Kostnadsmodellen samt internfakturerering av fordon ses över, vilket innebär att underskottet ska minska. Detta sker i en dialog med de brukande verksamheterna.

Under 2024 kommer även enheten få tillgång till sina nya lokaler på Verkstadsgatan till fullo, vilket innebär en ökad kostnad för lokalhyror och markhyror.

Ökade kemikaliekostnader och kapitaltjänstkonstera samt fortsatta utgifter kopplade till översvämningen gör att VA-kollektivets kostnader ökar.

Projekt & utveckling

För att uppnå budget i balans pausas återrekrytering av miljöingenjör. På grund av framförallt ökade drivmedelskostnader ökar kostnaden för särskild kollektivtrafik. För att uppnå budget i balans krävs framtida anpassning av uppdraget. För att uppnå budget i balans återrekryteras inte den vakanta tjänsten som chef för Kartmät. Lantmäteriet har också sagt upp KFF-avtalet vilket ger ett mindre behov av mättekniker

MÅLTID

Måltidsenheten som är en direkt köp- och säljverksamhet med många tillagningskök kommer att drabbas hårt med lägre interna intäkter då många förskolor och vissa mindre skolor har ett betydligt minskat barnantal under kommande år.

Under 2023 har dialog förts mellan säljande och köpande verksamhet i ett försök att få överensstämmande budgetar både på intäkts- och kostnadssidan gällande måltider. Här har man utgått dels från antalet inskrivna barn och elever, dels utifrån 2023 års statistik över faktiskt antal ätande per enhet. I detta arbete krävs det en samsyn med skolkontoret. Att få en budget i balans kommer att vara svårt under 2024 utifrån att antalet ätande går ned.

FASTIGHET

Senaste årets höjningar av el-, olje- och dieselprisets har fått stora konsekvenser avseende kostnadsutvecklingen inom Fastighetsenheten. Verksamheten arbetar just nu med att slutföra ramavtalsupphandling avseende städtjänster samt byggservicetjänster och tendensen visar på att priset kommer att öka betydligt.

Den interna hyreshöjningen kommer inte att täcka upp för den totala kostnadsökningen, utan andra besparingsåtgärder kommer vidtas under året som att minska underhållet, avstå energiefektiviserande åtgärder samt sänka kvaliteten på grönyteskötsel på skolor och äldreboenden. Organisationen kring skötsel av grönytor kommer ses över, då detta inte längre kommer ske med hjälp av personal från gata/park. En dialog förs med Arbetsmarknadsenheten om viss skötsel skulle kunna utföras av deras tillgängliga resurser.

Nytt avtal för el gäller från 1 januari 2024. En osäkerhet finns när det gäller hur detta avtal påverkar kostnaderna. Det kommer krävas ett tätt samarbete mellan Sala-Heby Energi AB och Sala kommun för att optimera kommunens energianvändning.

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Samhällstekniska						
-Gatuprogram	4 798	35 789	22 820	27 020	18 880	22 460
-Parkprogram	3 748	6 507	3 450	9 045	36 805	5 525
-VA-program	15 333	33 710	29 600	52 440	11 600	14 400
-Kart/Mät- program			400	350	350	
-Gruvans vattensy- stem	702	3 316	3 900	3 800	3 800	2 700
Fastighet						
-Lokalprogram	71 295	209 650	190 500	106 700	62 700	19 700
Summa	70 331	288 972	250 670	199 355	134 135	64 785

SAMHÄLLSTEKNISKA

Outnyttjade investeringsmedel från 2023 för exploateringar föreslås flyttas fram till perioden 2024 – 2026. Att begäras över som TA.

Gatuprogram

Hälften av investeringsmedlen består av årligt underhåll av gator, viss del av detta är nyinvestering i maskiner.

Parkprogram

Parken har inga större investeringsprojekt under året utan planerar göra fortsatta mindre utveckling av våra parker och lekplatser, för förenklad drift och ökade upplevelser. Konst enligt 1%-målet planeras under året bli i kommunens servicenoder och verkar bli en del av kommunens 400-årsjubileum.

En ny lag träder i kraft 2026 gällande förpackningsinsamling, som innebär krav på sortering av förpackningar på allmän plats.

VA-program

Fortsatt arbete med att utföra säkerhetshöjande åtgärder runt dricksvattenproduktionen, så som lås, larm och revidering av vattenskyddsområden samt utbyggnaden av VA-verksamhetsområdet. Investeringar vid Reningsverket för kapacitetshöjning ligger som planerat under investeringsperioden. Projektet för att byta sjöledning mellan Sala och Broddbo är i startgrupparna och kommer att pågå under en längre period.

Hedåkers reningsverk utgör ett stort punktutsläpp till Svartån och det frågetecken kring framtida utvecklingsmöjligheter, samtidigt har vi dricksvattenkrav på oss i den norra delen av kommunen som kommer att kräva större investeringar för att lösa. Det pågår i nuläget en utredning

inför revideringen av vattenskyddsområdet kring vattentäkterna i området, troligen kan det finnas samordningsvinster om flera av projekten kan lösas på samma gång.

Kartmätprogram

Ny mätutrustning behöver köpas in, de instrument vi har kommer sluta fungera när 2G-nätet släcks ned.

Gruvans vattensystemprogram

Arbetet med att förbättra dammsäkerheten för Gruvans vattensystem kommer fortgå med bland annat fortsatt utbyggnad av öververkningsystemet, modellering av dammsystemet samt fortsatt säkerhetshöjande åtgärder på dammvallarna. Avsikten är att uppnå målsatt säkerhetsnivå senast 2024 i enlighet med krav från Länsstyrelsen.

FASTIGHET

Lokalprogram

Fastighetsenheten genomför ny-, till- och ombyggnationer åt samtliga av kommunens verksamheter. Under verksamhetsperioden färdigställs byggnationerna av Möklinta skola/förskola samt Åkraskolan/Åkra förskola att färdigställas.

Under kommande verksamhetsperiod finns exempelvis medel avsatta för uppstart av projektet nytt badhus samt uppstart av projekt tillskapande av permanenta lokaler för anpassat gymnasium vid Ösby Naturbruksgymnasium.

KF 2021-08-30 § 90.

ETT VÄXANDE SALA

KF utvecklingsmål	Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Utbilda medarbetarna inom Samhällstekniska verksamheten.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? <i>Konkreta och tidsatta.</i>	Aktiviteter: Under året ska minst 40 % av medarbetarna inom Samhällstekniska praktisera 1 dag på en annan enhet inom Sala kommun.	Tidsplan: 2024
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Ökad kunskap och förståelse mellan medarbetare och enheter.	
Hur följs resultat och effekter upp?	Följs upp kvartalsvis på APT. Ansvarig: Verksamhetschef Samhällstekniska	

ETT HÅLLBART SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Måltidsenhetens tillagningskök skapar förutsättningar för att erbjuda arbetstillfällen/praktikplatser i hela kommunen.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: Erbjuda personer som i dag står utanför arbetsmarknaden/ inte går i grundläggande skola eller gymnasium att få en möjlighet till praktikplats eller intermittert arbete efter behov.	Tidsplan: 2024
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Minskat ekonomiskt beroende och känsla av utanförskap.	
Hur följs resultat och effekter upp?	Antalet personer i denna typ av aktivitet följs upp 2 ggr/år. Ansvarig: Verksamhetschef Måltid	

ETT TRYGGT OCH RÄTTVIST SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Tillgängliggöra kartdata för Salas kommuninvånare och tjänstepersoner sala.se startside, där man finner samhällsnyttig information som är kopplad till sin geografiska plats.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: Skapa tillgång till karttjänst Mäta antal besök på sidan och marknadsföra informationen	Tidsplan: 2024
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	hitta samhällsnyttig information	2024
Hur följs resultat och effekter upp?	Mäta antal besök på sidan, kvartalsvis uppföljning av Enhetschef VA-drift, kartmät	

KF utvecklingsmål	Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Skapa dialog och information om Måltidsenhetens arbete.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	Aktiviteter: Måltidsenheten bjuder under året in föräldrar/anhöriga till kvällsaktivitet där ledning och kockar informerar och för dialog med medborgare kring enhetens arbete med menyer, närproducerade livsmedel, klimatanpassning och krisförberedande arbete.	Tidsplan: 2 träffar i Sala tätort, 1 träff i Västerfärnebo, Ransta och Möklinta Genomförs under 2024
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Skapa insyn och förståelse kring enhetens uppdrag och förutsättningar i att servera goda och näringsriktiga måltider.	
Hur följs resultat och effekter upp?	Mäta antal besökare vid respektive träff.	

	Ansvarig: Verksamhetschef Måltid
--	----------------------------------

Nämndens utvecklingsmål

Nämndens utvecklingsmål:	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att målet/målen uppnås?	
Vilka indikatorer mäter utvecklingen?	

Verksamhetsfakta/nyckeltal

	Utfall 2021	Utfall 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnad parker, kr/inv	608	520	510	500	490		
Antal resor med kollektivtrafik (buss), tusental		310	320	330	340		
Standardkostnad kollektivtrafik, kr/inv	650	680	700	710	720		
Kostnad för måltider i kommunal grundskola åk 1-9, kr/elev	6 530	6 600	6 700	6 800	6 900		
Kostnad för måltider i kommunal gymnasieskola, kr/elev	4 858	4 900	5 000	5 100	5 200		
Kommunägda lokalytor, tusental kvadrat m		147,5	145	142,5	140		
Inhyrd lokalyta, tusental kvadrat m		19,5	19	18,5	18		
Kostnad för lokaler i kommunal grundskola f-9, kr/elev	21 337	21 000	22 000	22 000	22 000		
Kostnader för lokaler i kommunal gymnasieskola, kr/elev	29 264	28 500	28 000	27 500	27 000		

BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING TEKNISKT-KONTOR

Nämndens utvecklingsmål	Indikator	Hur tas indikatorn fram	Redovisas när

VERKSAMHETSPLAN 2024–2027
NÄMND/STYRELSE/KONTOR

ANTAGEN § X | XXXX-XX-XX | DIARIENUMMER 20XX/XXX
SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post: kommun.info@sala.se | Postadress: Box 304, 733 25 Sala



VERKSAMHETSPLAN 2024-2027

Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnadskontoret

INNEHÅLL

KOMMUNSTYRELSEN / SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET	4
Verksamhetsansvar	4
<i>Grunduppdrag</i>	4
<i>Organisation</i>	4
Verksamhet 2024–2027	4
<i>Ekonomi</i>	5
<i>Ett växande Sala</i>	6
<i>Ett hållbart Sala</i>	6
<i>Ett tryggt och rättvist Sala</i>	7
BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET	8

KOMMUNSTYRELSEN / SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Verksamhetsansvar

GRUNDUPPDRAG

Samhällsbyggnadskontoret planerar, formar och prövar bebyggelse, miljö och verksamheter i Sala och Heby kommuner.

Vi har kunskap om byggnader och bostäder, hållbarhet och hälsopåverkan samt hur vi använder mark och vatten för att bygga och värna morgondagens samhälle.

ORGANISATION

Samhällsbyggnadskontoret består av tre verksamhetsenheter samt en stabsenhet.

Byggenheten svarar för bygglovsgivning och tillsyn enligt plan- och bygglagen samt handläggning av bostadsanpassningsbidrag.

Miljöenheten svarar för tillsyn och prövning enligt miljöbalken, livsmedelslagstiftningen, alkohol- och tobakslagstiftningen och därtill näraliggande lagstiftningar.

Plan- och utvecklingsenheten svarar för översiktsplanering, detaljplanering, exploatering, kommunalt ägd mark och utveckling av kommunens miljöstrategiska arbete.

SBK Administration svarar för registrering, expediering, arkiv, nämndadministration och övrig administration inom kontoret.

Kontoret verkar mot kommunstyrelsen i Sala samt bygg- och miljönämnderna i Sala och Heby kommuner.

Vi bedriver ett nära samarbete med samtliga kontor och bolag inom Sala kommunkoncern. Särskilt nära är samverkan med Tekniska kontoret, där vi tillsammans leder och utvecklar kommunens arbete i samhällsbyggnadsprocessen.

Verksamhet 2024–2027

Samhällsbyggnadskontorets verksamhet består till stor del av myndighetsutövning (bygglov, miljö&hälsa, detaljplaner) vilket genomförs, över tid, i enlighet med gällande lagstiftning.

Utvecklingen av samhällsbyggnadsprocessen fortsätter. Planavstämning - som genomförs två gånger per år - ger en viktig inriktning för arbetet. Samhällsbyggnadskontoret, Tekniska kontoret, Ekonomikontoret och Kommunledningskontoret arbetar med att utveckla arbetsformerna, och öka genomströmningen av projekt.

Under 2024 kommer vi att ta viktiga steg i några av Salas samhällsbyggnadsprojekt. Vi räknar med att detaljplanen Lasarettet 2 kommer att antas under våren, och arbetet med detaljplanerna på Ångshagen fortsätter. Programarbetet för Norrmalm kommer att inledas och arbetet med förstudie för Isätra verksamhetsområde kommer att startas. Detaljplan för nytt badhus, förskola på fastigheten Dolomiten 1 samt en ny detaljplan för bostäder i Ransta ligger i planeringen.

Gällande mark och exploatering så kommer Skuggan 4 att pågå för att sedan avslutas under 2025. Projektering och arbete i Bältarhagen Ransta kommer att påbörjas. Och en översyn kommer att göras av projekten Norrängen och Silvervallen i Sala tätort.

Det pågår en utredning kring hantering av massor. Resultatet av den utredningen kommer att redovisas under första kvartalet 2024.

Det miljöstrategiska arbetet inriktas ytterligare mot klimatåtgärder och klimatanpassning. Det finns också behov att stärka det vattenstrategiska arbetet.

Under 2024 prioriterar kontoret också följande verksamhetsutveckling:

- Vi fortsätter utveckla ekonomistyrning, resursplanering och produktion i verksamheten.
- Vi fortsätter att revidera kontorets taxor för bättre kostnadstäckning och bättre träffsäkerhet i hur avgifter belastar olika ärenden.
- Vi utvecklar samhällsbyggnadsprocessen – i nära samarbete med övriga kontor och bolag.

EKONOMI

Driftbudget

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Kostnader	42 151	43 654	44 488	45 822	47 548	48 488
Intäkter	-19 987	-19 734	-20 111	-20 714	-21 494	-21 919
Nettokostnad	22 164	23 920	24 377	25 108	26 054	26 569

Verksamhetens nettokostnader

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
SBK Administration	2 076	0	0	0	0	0
Bygg och miljönämnd	884	900	925	953	989	1 008
Byggenhet	5 957	7 397	7 651	7 880	8 177	8 339
Miljöenhet	5 383	7 585	7 105	7 318	7 594	7 744
Plan och mark	7 863	8 038	8 696	8 957	9 294	9 478
Summa	22 163	23 920	24 377	25 108	26 054	26 569

Investeringar

Tkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027
Inköp av mark/fastigheter	144	500				
Ransta Norra detaljplan	4					
Försäljning mark/fastigheter m.m.	-2 377	-5 000	-1 800	-1 800	-1 800	-1 800
Ängshagens verksamheter	95					

Evelund	712					
Östra kvarteren	24					
Silvergruvan 1:3	20					
Detaljplan Måns-Ols	32					
Ängshagen östra	249					
Salaborg - tomt-försäljning		-4 000				
Norrmalm - tomt-försäljning	9 643	-3 222				
Sanering och iordningsställande av mark			1 200	1 200	1 200	1 200
Summa	8 546	-11 722	-600	-600	-600	-600

Kommentar:

Kommunfullmäktiges utvecklingsmål

KF 2021-08-30 § 90.

ETT VÄXANDE SALA

KF utvecklingsmål	Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	Samhällsbyggnadskontoret kommer att stärka Salas förmåga att utveckla byggbar mark och att bidra till byggnation i Sala. Utifrån översiktsplanen kommer vi att arbeta fram en planeringsmodell som styr mot en strukturerad befolkningstillväxt.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? <i>Konkreta och tidsatta.</i>	<p>Aktiviteter:</p> <p>Kommunstyrelsen genomför planavstämning vår och höst.</p> <p>Kommunfullmäktige antar fyra detaljplaner.</p> <p>Vi handlägger cirka 275 bygglov.</p>	<p>Tidsplan:</p> <p>Löpande under verksamhetsåret.</p>
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Fler och gladare Salainvånare.	
Hur följs resultat och effekter upp?	I ordinarie uppföljning med nyckeltal.	

ETT HÅLLBART SALA

KF utvecklingsmål	Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	<p>Samhällsbyggnadskontorets myndighetsuppdrag handlar om att bidra till en hållbar Sala kommun. Det kan vi stärka genom att låta myndighetsutövningen befinna sig i den stramare delen av bedömningsskalan.</p> <p>Det är främst i exploatering på egen mark som kommunen har möjlighet att ställa krav bortom miljö kvalitetsnormerna.</p>

	Samhällsbyggnadskontoret bidrar till hållbarhet genom den egeninitierade tillsynen inom såväl miljöbalken som plan- och bygglagen.	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	<p>Aktiviteter:</p> <p>Aktiv tillsyn av byggnader, främst inom Riksintresset.</p> <p>Aktiv tillsyn av enskilda avlopp.</p> <p>Aktiv projektillsyn – ofta i samverkan med Miljösamverkan Mitt.</p> <p>Höga ambitioner när det gäller hållbarhet i exploatering.</p>	<p>Tidsplan:</p> <p>Löpande under verksamhetsåret.</p>
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Mer hållbara miljöer, ur samtliga hållbarhetsperspektiv	
Hur följs resultat och effekter upp?	I ordinarie uppföljning genom nyckeltal.	

ETT TRYGGT OCH RÄTTVIST SALA

<i>KF utvecklingsmål</i>	<i>Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.</i>	
Hur kan nämnden bidra till utvecklingsmålet inom detta målområde?	<p>Samhällsbyggnadskontoret bidrar till målet genom att skriva fram förslag som ger rättssäkra beslut. Kontoret lägger fokus på inkluderande och socialt hållbara miljöer i den fysiska utvecklingen av Sala.</p> <p>Myndighetsuppdraget är ett viktigt verktyg för att jämna ut skillnader i levnadsvillkor mellan individer, grupper och generationer.</p>	
Vilka aktiviteter avses genomföras för att nå resultat och effekt? Konkreta och tidsatta.	<p>Aktiviteter:</p> <p>Tillsyn och lovgivning levereras.</p> <p>Detaljplanprojekt och exploateringar prioriterar sociala värden.</p>	<p>Tidsplan:</p> <p>Löpande under verksamhetsåret.</p>
Vilka resultat och effekter ser man kan uppnås?	Förbättrad NKI, mindre förstörelse, bättre skolresultat, friskare Salabor.	
Hur följs resultat och effekter upp?	Med nyckeltal i ordinarie uppföljning.	

BILAGA – INDIKATORSAMMANSTÄLLNING SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Samhällsbyggnadskontoret använder en indikatortabell för att planera och följa upp hur vi genomför verksamheten respektive kalenderår. Värden för 2024 är ännu inte färdiga. Bilden nedan redovisar hur tabellen ser ut för 2023 per den sista oktober.

Nyckeltal	Beskrivning	Mått	Periodens resultat	Kommentar
Planberedskap	Ej påbörjade bostäder i beslutade detaljplanplaner	antal	420	231031
Markberedskap	Planlagd verksamhetsmark för försäljning	hektar	8,5	231031
Bostäder i planprocess	Bostäder i pågående detaljplanering	antal	842	231031
Verksamhetsmark i planprocess	Verksamhetsmark i pågående detaljplanering	hektar	18	231031
Beviljade lov	Beviljade bygg-, mark-, rivningslov	antal	236	231031
Färdigställda bostäder	Antal lägenheter som fått slutbesked	antal	13 (Heby) + 17 (Sala)	231031
Handläggningstid lovärenden	Genomsnittlig handläggningstid	dagar	Q1: 16 dagar Q2: 23 dagar Q3: 35 dagar Q4: 21 dagar	231031
Miljötillsyn - årlig avgift	Utförd tillsyn/planerad tillsyn	antal	B anläggning – 24/30 C anläggning - 13/28	231031
Livsmedelskontroll	Utförd tillsyn/planerad tillsyn	antal	191/290	231031
Hälsoskydd - årlig avgift	Utförd tillsyn/planerad tillsyn	antal	20/50	231031
Alkohol – yttre tillsyn, stadigvarande serveringstillstånd	Utförd tillsyn/planerad tillsyn	antal	0/40	231031

**VERKSAMHETSPLAN 2024-2027
NÄMND/STYRELSE/KONTOR**

ANTAGEN § X | XXXX-XX-XX | DIARIENUMMER 20XX/XXX
SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post: kommun.info@sala.se | Postadress: Box 304, 733 25 Sala



Stab för utveckling och förvaltning Stab
Daniel Holmvin
Kommundirektör

MISSIV

Internkontrollplaner för kommunstyrelsens verksamheter för 2024

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Den interna kontrollen är en del av nämndernas kontroll av sin egna verksamheter. Kontrollen ska säkerställa att verksamheten är ändamålsenlig och kostnadseffektiv. Nämnderna ska senast under december månad varje år anta en internkontrollplan för kommande verksamhetsår.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att fastställa kommunstyrelsens internkontrollplaner för 2024.

Bilagor:

- 1 Internkontrollplan 2024 - Kommundirektör
- 2 Internkontrollplan 2024 - Ekonomikontoret
- 3 Internkontrollplan 2024 - Samhällsbyggnadskontoret
4. Internkontrollplan 2024 - Räddningstjänsten
5. Internkontrollplan 2024 - Personalkontoret
6. Internkontrollplan 2024 - Tekniska kontoret
7. Rutin internkontroll

Stab för utveckling och förvaltning, Stab

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- | | | |
|--|--|---|
| Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? | JA <input checked="" type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? | JA <input checked="" type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? | JA <input checked="" type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |
| Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |
| Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |

Landsbygdsperspektivet

- | | | |
|--|-----------------------------|---|
| Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |
| Vid JA hur bedömer ni att beslutet påverkar: | | |
| Att det blir svårare att bo på landsbygden? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Att det blir fler jobb på landsbygden? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- | | | |
|---|--|---|
| Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |
| Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? | JA <input checked="" type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Kan beslutet utestänga någon från samhället? | JA <input type="checkbox"/> | NEJ <input checked="" type="checkbox"/> |
| Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? | JA <input checked="" type="checkbox"/> | NEJ <input type="checkbox"/> |
| Om NEJ – varför inte? | | |

Stab för utveckling och förvaltning, Stab

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Rutin internkontroll

RISK- OCH VÄSENTLIGHETSANALYS

Det första momentet i tillsynsarbetet är att göra en risk- och väsentlighetsanalys. Syftet med risk- och väsentlighetsanalysen är att hitta de mest väsentliga riskerna i verksamhetens mest väsentliga processer och/eller rutiner.

Vad är det som absolut inte får hända?

En riskbedömning görs utifrån de tre målområdena: **ett växande Sala, ett hållbart Sala**, respektive **ett tryggt och rättvist Sala**. Dessa tre områden bör vägas in för att få fram en samlad riskbedömning.

1. Kartlägga vilka risker som finns - vilka rutiner/processer får inte gå fel?
2. Uppskatta väsentlighetsgraden (konsekvenserna) och risken (sannolikheten) för relevanta rutiner/processer.
3. Beakta hur riskerna skall bearbetas, d.v.s. vad måste vi ta itu med och på vilket sätt?
4. De risker som anses vara allvarliga tas vidare till internkontrollplanen för att koppla åtgärder och kontroller till.

Vägledning och exempel på frågeställningar inför riskanalysen:

Ett växande Sala:

- Hur arbetar vi proaktivt och har beredskap vad gäller mark och planer?
- Hur kan vi tydligt kommunicera det som är unikt i Sala?
- Vad gör vi för att uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med?
- Hur ska vi se till att ha hög kvalitet i välfärdstjänster?
- Vad ska vi göra för att ha bra tillgång till lokaler och fastigheter av god kvalitet?
- Hur kan vi ständigt förbättra vårt arbete med verksamhetsetableringar?

Ett hållbart Sala:

- Hur bryter vi utanförskapet och minskar segregationen?
- Hur bidrar vi till ett livslångt lärande?
- Hur bidrar vi till folkhälsa rörelse, friskvård, natur och kultur?
- Hur får vi friska bostäder, lokaler, luft och miljö?
- Hur får vi en långsiktigt god ekonomi i kommunen?

Ett tryggt och rättvist Sala:

- Hur kan vi ge möjlighet till inflytande via medborgardialog och medborgarförslag?
- Hur kan vi se till att Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service?
- Hur kan vi samarbeta med civilsamhällets olika aktörer?
- Hur kan vi tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället?

Kommunstyrelsens förvaltning

Genomförandet av en risk- och väsentlighetsanalys

1. Ta fram rutiner/processer som anses angelägna att bedöma.
2. Gradera rutinen/processen med följande matris:

Sannolikhet					
Sannolik	4	4	8	12	16
Ganska sannolik	3	3	6	9	12
Mindre sannolik	2	2	4	6	8
Osannolik	1	1	2	3	4
		1	2	3	4
		Försumbar påverkan	Lindrig påverkan	Kännbar påverkan	Allvarlig påverkan
					Konsekvens

Sannolikhetstabell

Mått	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4
Sannolikhet	Osannolik	Mindre sannolik	Ganska sannolik	Sannolik
Frekvens	Inträffar vart 30:e år eller mer sällan	Inträffar vart 10:e år	Inträffar 1 gång/år	Inträffar 6 gånger/år eller oftare
Konsekvens	Försumbar	Lindrig	Kännbar	Allvarlig
Påverkansgrad	Konsekvensen är obetydlig	Konsekvensen uppfattas som liten	Konsekvensen uppfattas som besvärande	Konsekvensen är så stor att den oönskade händelsen helt enkelt inte får inträffa

Klassning av risk	Behov av åtgärd
Hög risk	Arbetet ska inte utföras innan åtgärd vidtas
Medel risk	Åtgärdas så långt rimligt
Låg risk	Ej behov av åtgärd

Kommunstyrelsens förvaltning

RISK- OCH VÄSENTLIGHETSANALYS

Risk- och väsentlighetsanalys					
Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Orsaker till den oönskade händelsen	Risk-värde	Riskhantering
Ett växande Sala					
- Arbeta proaktivt och ha beredskap vad gäller mark och planer					
- Tydligt kommunicera det som är unikt i Sala					
- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med					
-Ha hög kvalitet i välfärdstjänster					
-Ha bra tillgång till lokaler och fastigheter av god kvalitet					
-Ständigt förbättra vårt arbete med verksamhetstableringar					
Ett hållbart Sala					
- Att bryta utanförskap och minska segregation					
- Livslångt lärande					
- Folkhälsa - rörelse, friskvård, natur och kultur.					
-Friska bostäder, lokaler, luft och miljö					
-Långsiktig god ekonomi i kommunen					
Ett tryggt och rättvist Sala					
- Ge möjlighet till inflytande vi medborgardialog och					

Kommunstyrelsens förvaltning

medborgarförslag.					
- Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service.					
-Samarbete med civilsamhällets olika aktörer					
-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.					

Kommunstyrelsens förvaltning

INTERNKONTROLLPLAN

ID	Perspektiv och mål	Process/rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett växande Sala							
1.1	- Arbeta proaktivt och ha beredskap vad gäller mark och planer						
2.1	- Tydligt kommunicera det som är unikt i Sala						
3.1	- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med						
4.1	-Ha hög kvalitet i välfärdstjänster						
5.1	-Ha bra tillgång till lokaler och fastigheter av god kvalitet						
6.1	-Ständigt förbättra vårt arbete med verksamhetens ableringar						
Ett hållbart Sala							
7.1	- Att bryta utanförskap och minska segregation						
8.1	- Livslångt lärande						
9.1	- Folkhälsa - rörelse, friskvård, natur och kultur.						
10.1	-Friska bostäder, lokaler, luft och miljö						

Kommunstyrelsens förvaltning

11.1	-Långsiktig god ekonomi i kommunen						
Ett tryggt och rättvist 'Sala							
12.1	- Ge möjlighet till inflytande vi medborgardial og och medborgarfors lag.						
13.1	- Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service.						
14.1	-Samarbete med civilsamhällets olika aktörer						
15.1	-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.						

Syftet med internkontrollplanen är att planera, tidsätta och ansvarsfördela årets arbete med tillsyn av internkontrollsystemet. De risker som identifierats som allvarliga i risk- och väsentlighetsanalysen tas med i internkontrollplanen för att koppla åtgärder och kontroller till.

Genomförandet av internkontrollplan

1. Lägg in de processer som har riskvärde över 8 i risk- och väsentlighetsanalysen. Processer med ett lägre riskvärde kan också tas med om de anses betydande.
2. Ange hur processen ska följas upp samt med vilken frekvens.
3. Utse uppföljningsansvarig samt slutdatum då uppföljningen ska vara utförd.

Kommunstyrelsens förvaltning

UPPFÖLJNING AV INTERNKONTROLLPLAN

Syftet med uppföljningen av internkontrollplanen är att utvärdera och säkerställa att kontrollsystemet fungerar som det är tänkt, samt leda till förbättrande åtgärder i de fall det är nödvändigt.

ID	Uppföljning	Status uppföljning	Åtgärd	Ansvarig	Slutdatum åtgärd
Ett växande Sala					
1.1					
2.1					
3.1					
4.1					
5.1					
6.1					
Ett hållbart Sala					
7.1					
8.1					
9.1					
10.1					
11.1					
Ett tryggt och rättvist Sala					
12.1					
13.1					
14.1					
15.1					

I uppföljningen ligger fokus först på analys av orsaker till den oönskade händelsen, och därefter åtgärder.

Uppföljning görs två gånger per år; vid delårsbokslut per den 31/8 samt årsbokslut per den 31/12.

Genomförandet av uppföljning

1. Lägg in processerna från internkontrollplanen.
2. Ange statusen på uppföljningen.
3. Utifrån statusen på uppföljningen tas åtgärd fram.
4. Utse ansvarig för åtgärderna samt slutdatum.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Internkontrollplan Kommundirektör

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett växande Sala							
2.1	- Tydligt kommunicera det som är unikt i Sala	Etablering och implementering av ett gemensamt platsvarumärke för Sala. Öka stoltheten lokalt och kännedomen i omvärlden genom jubiléet Sala 400år.	Bristande användning, intresse och engagemang för platsvarumärket bland Salas organisationer, föreningar och företag. Brist på resurs och kompetens för önskat genomförande och ffa kommunikations/marknadsföringsinsatser. Önskade mål/effekter uppnås inte.	6 9	Årlig uppföljning med Kommunledningsgruppen som är styrgrupp. Varumärkesundersökning vart fjärde år för att mäta kännedomen om Salas platsvarumärke. Regelbundna avstämningar KS och KLG	Varumärkesteam. Styrgrupp 400 års jubiléet	Bokslut 2024 Bokslut 2024
3.1	- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med	Utveckling av e-tjänster som förenklar och förbättrar för medborgare, näringsliv och andra intressenter. Tydliga och kommunicerade mål/processer/rutiner: företagsetablering/upphandling.	Låg utvecklingstakt. Brist på samsyn/breddat ansvar internt och kommunikation externt.	9 8	Årlig uppföljning av målvärdet (funktion/omfattning/antal) för e-tjänster stäms av med styrgruppen för e-tjänster. NKI/NUI löpande och Svenskt Näringslivs mätning av Företagsklimatet 2ggr/år.	Systemförvaltare e-tjänster. KLG	Bokslut 2024 Bokslut 2024
Ett tryggt och rättvist Sala							
14.1	-Samarbete med civilsamhällets olika aktörer	Tydlig (roller/ansvar) och kommunicerad	Brist på engagemang/resurser/kommunikation, orealistiska förväntningar.	9	Årlig uppföljning i Kommunstyrelsen	Landsbygdsutvecklare	Bokslut 2024

Kommunstyrelsens förvaltning

		struktur för samverkan med civilsamhället. LÖK Modell/metod/rutin för Samverkan kommun-företag-civilsamhälle kring utveckling av landsbygden.	Brist på samsyn/breddat ansvar/kommunikation internt/externt.	12	Rapport Tillväxtverket 4ggr under programperiod (2209-2409). KS/KLG i samband med slutrapport	Landsbygdsutveckla re	20240930
--	--	--	---	----	---	--------------------------	----------

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Internkontrollplan-Tekniska kontoret

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett växande Sala							
	- Arbeta proaktivt och beredskap	Samhällsbyggnadsprocessen	Försenad och dyr utbyggnation	12	Operativ ledning samhällsbyggnadsprocessen	Verksamhetschef	31 dec
	- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med	Lokalförsörjningsprocessen	örsenad och dyr utbyggnation	12	Strategiska fastighetsgruppen	Kontorschef	31 dec
Ett hållbart Sala							
	-Friska bostäder, lokaler, luft och miljö	Säkerställa myndighetskrav på kommunens lokaler	Hälsovådliga lokaler och material	6	Kvartals uppföljning ledningsgruppen Tekniska kontoret	Verksamhetschef	31 dec
	-Långsiktig god ekonomi i kommunen	Säkerställa god internkontroll av verksamheten: <ul style="list-style-type: none"> • Delegationsordning • Beslutsprocessen • Mutor och jäv 	Risk att verkställighet inte följer nya organisationen.	8	Kvartals uppföljning ledningsgruppen Tekniska kontoret	Kontorschef	31 dec
Ett tryggt och rättvist Sala							
	- Ge möjlighet till inflytande via medborgardialog och medborgarförslag.	Säkerställa medborgardialog som bygger på rättssäkerhet,	Sämre underbyggda beslut	6	Årlig uppföljning i ledningsgruppen Tekniska kontoret	Verksamhetsschef	31 dec

Kommunstyrelsens förvaltning

		likabehandling och hög service					
	-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.	Tekniska kontoret deltar på trygghetsvandringar och andra kommungemensamma trygghetsaktiviteter.	Ökad otrygghet	6	Halvårs uppföljning i ledningsgruppen Tekniska kontoret	Verksamhetschef	31 dec

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Internkontrollplan Personalkontoret

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett hållbart Sala							
8.1	- Livslångt lärande	Regelbundna arbetsmiljöutbildningar för alla chefer	Problem att tillgodose arbetsmiljöansvar.	8	Årlig uppföljning av hur många och vilka chefer som deltagit i utbildningarna	Personalchef	Årligen i januari
9.1	- Folkhälsa -rörelse, friskvård, natur och kultur.	Informera och marknadsföra friskvårdsaktiviteter till medarbetare	Medarbetare rör på sig mindre och blir fysiskt inaktiva	4		Kontroll av nyttjandegraden för friskvårdsbidraget	Personalchef
11.1	-Långsiktig god ekonomi i kommunen	Korrekta underlag för lönejusteringar		6	Stickprov på att det finns relevanta underlag för lönejustering.	Förhandlingschef	I samband med hel och delårsbokslut
Ett tryggt och rättvist Sala							
15.1	-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.	Öka antalet tillbudsanmälningar, för att kunna förebygga olyckor på arbetsplatsen		9	Årlig kontroll att antal inkomna tillbudsanmälningar	Personalchef	Årligen Vid årsbokslut

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Internkontrollplan Räddningstjänsten

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett växande Sala							
1.1	- Arbeta proaktivt och ha beredskap vad gäller mark och planer	Riskhänsyn i samhällsplaneringen.	Att risker kopplat till brandskyddsfrågor inte kommer med i planeringen.	7	Regelbundet	Brandinspektör, räddningschef	Bokslut
2.1	- Tydligt kommunicera det som är unikt i Sala	Finns med i vår utformning av verksamhet.	Att inte Sala kommuns centrala intressen beivras.	2	NKI, regelbundet.	Räddningschef	Bokslut
3.1	- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med	Vi värderar våra processer utifrån målen Enkelt, effektivt och medborgarvänligt.	Att vårt förtroende från allmänheten i stort påverkas.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut
4.1	-Ha hög kvalitet i välfärdstjänster	Tydliga processer och planer.	Att kvalitén inte håller acceptabelt mått.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut
5.1	-Ha bra tillgång till lokaler och fastigheter av god kvalitet	Arbetsmiljöplan, skyddsronder, samverkan etc.	Dålig arbetsmiljö och lokaler som inte håller måttet eller svarar upp mot verksamhetens behov.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut
6.1	-Ständigt förbättra vårt arbete med verksamhetsetableringar	Vi är en del i processen att underlätta för den som vill utveckla	Att Sala inte ses som attraktivt.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut

		och etablera verksamhet i Sala					
Ett hållbart Sala							
7.1	- Att bryta utanförskap och minska segregation	Delta i forum och aktiviteter som kan stävja utanförskap.	Otryggt samhälle och känsla av att inte få vara delaktig.	8	Bokslut, löpande	Räddningschef	Bokslut
8.1	- Livslångt lärande	Vi har en strävan att lära och utveckla vår verksamhet löpande.	Att verksamheten inte följer med i samhällets utveckling.	3	Egen uppföljning.	Räddningschef	Bokslut
9.1	- Folkhälsa -rörelse, friskvård, natur och kultur.					Räddningschef	Bokslut
10.1	-Friska bostäder, lokaler, luft och miljö	Begränsa användandet av släckmedel som har stor negativ påverkan på miljön t ex skum. Det finns skriven instruktion för användande av skum i verksamheten.	Förstört grundvatten, kontaminerad miljö som kan kräva omfattande sanering eller medföra permanenta skador.	7	Egen uppföljning.	Räddningschef	Bokslut
11.1	-Långsiktig god ekonomi i kommunen	Vi planerar och bygger vår verksamhet med ett ekonomiskt perspektiv i fokus.		3		Räddningschef	Bokslut
Ett tryggt och rättvist Sala							

12.1	- Ge möjlighet till inflytande vi medborgardialog och medborgarförslag.	Vi lyssnar in vad medborgarna vill och önskar samt värderar in resultat från NKI.	Att medborgare inte anser räddningstjänsten vara en god samhällsaktör.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut
13.1	- Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service.	Vi arbetar aktivt för att ha en verksamhet som värnar och har sin utgångspunkt i ett jämlikt och likvärdigt arbetsätt.	Att vi inte tar tillvara på allas behov och riskerar att exkludera.	3	NKI, löpande	Räddningschef	Bokslut
14.1	-Samarbete med civilsamhällets olika aktörer	Vi har idag ett stort behov av att samverka med civila aktörer för att kunna bygga en hållbar verksamhet över tid.	Att vi inte har tillräckliga resurser eller saknar kompetenser.	3		Räddningschef	Bokslut
15.1	-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.	Genom information och utbildning ge medborgarna förutsättningar som minskar oron och även risken för bränder och andra olyckor.	Brand i det egna hemmet eller brand som på annat sätt påverkar människa, miljö och egendom.	8		Räddningschef	Bokslut

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

 Internkontrollplan
 Samhällsbyggnadskontoret

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett växande Sala							
1.1	- Arbeta proaktivt och ha beredskap vad gäller mark och planer	Planberedskap	Utdragen planprocess	8	Regelbunden planavstämning i KSLU	Enhetschef	31 dec
3.1	- Uppfattas som en samarbetspartner som är enkel att arbeta med	Samhällsbyggnadsprocessen	Olika besked inom kommunen	8	Uppföljning av NKI	Kontorschef	31 dec
5.1	-Ha bra tillgång till lokaler och fastigheter av god kvalitet	Planberedskap samt tillsyn av offentliga lokaler	Avsaknad av lokaler samt användning av ej ändamålsenliga lokaler	6	Uppföljning av hälsoskyddstillsyn via nyckeltal	Enhetschef	31 dec
6.1	-Ständigt förbättra vårt arbete med verksamhetsetableringar	SBK skall vara en aktiv och drivande del av kommunens etableringar tillsammans med Näringslivsenheten	Kommunen går miste om etableringar	6	Uppföljning av nyckeltal för markberedskap i bokslut	Enhetschef	31 dec
Ett hållbart Sala							
7.1	- Att bryta utanförskap och minska segregation	Hög ambition när det gäller social hållbarhet i nya bostadskvarter	Alla verksamheter deltar ej i samhällsbyggnadsprocessen	6	Delårsbokslut/bokslut	Kontorschef	31 dec

Kommunstyrelsens förvaltning

9.1	- Folkhälsa -rörelse, friskvård, natur och kultur.	Tillsyn enligt Miljöbalken	Uppkomna miljö och hälsorisker	6	Uppföljning av tillsyn enligt nyckeltal i bokslut	Enhetschef	31 dec
10.1	-Friska bostäder, lokaler, luft och miljö	Tillsyn enligt miljöbalken och lov enligt plan och bygglagen	Hälsovådliga lokaler och material	6	Uppföljning av tillsyn och lovgivning enligt nyckeltal i bokslut	Enhetschef	31 dec
11.1	-Långsiktig god ekonomi i kommunen	Kommungemensam modell för strategisk planering	Dyra och dåliga exploateringar och etableringar	8	Uppföljning i strategigrupp för samhällsbyggnadsprocessen	Kontorschef	31 dec
Ett tryggt och rättvist Sala							
13.1	- Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service.	Ge myndighetsutövning som bygger på rättssäkerhet, lika-behandling och hög service	Sämre underbyggda beslut	8	Uppföljning av NKI	Enhetschef	31 dec
15.1	-Tillsammans med olika aktörer minska risken för olyckor, brott och öka tryggheten samt tilliten till samhället.	SBK förebyggande arbete med enkelt avhjälpna hinder. Tillsyn enligt plan och bygglagen. Planering av god bebyggd miljö	Ökad otrygghet	6	Följs upp i bokslut	Kontorschef/ Enhetschef	31 dec

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Internkontrollplan Ekonomikontoret

	Perspektiv och mål	Process/ rutin	Oönskad händelse	Riskvärde	Uppföljning	Uppföljningsansvarig	Slutdatum uppföljning
Ett hållbart Sala							
11.1	-Långsiktig god ekonomi i kommunen	Kontroll av beloppsgräns i investeringsriktlinje	Att tillgångar av mindre värde aktiveras	8	Genom löpande stickprov i redovisningen	Verksamhetscontroller	Delår samt Årsbokslut
11.2		Riktlinjer för Leasing	Att avvikelse från beslutade riktlinjer görs.	9	Kontroll via stickprov att beslutade riktlinjer följs.	Redovisningsgruppen	Delår samt Årsbokslut
Ett tryggt och rättvist Sala							
13.1	- Jämlikhet och likvärdighet råder både vad avser rättssäkerhet och service.	Utbetalningar	Utbetalning sker till fel mottagare vid manuell ankomstregistrering	8	Genom löpande stickprov i redovisningen Signal via Inyett	Redovisningsgruppen	Delår samt Årsbokslut
13.2		Kreditkort	Kreditkort används felaktigt	9	Kontroll via stickprov att beslutade riktlinjer följs.	Verksamhetscontroller	Delår samt Årsbokslut

KSLU § 157 Delredovisning utredning om lokalväxling för gymnasieskolan och årskurs 7–9

INLEDNING

Dåvarande Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden beslutade den 8 februari 2022 att ge kontoret för Utbildning och Arbetsmarknad i uppdrag att i dialog med fastighetsenheten genomföra en förstudie av långsiktigt lokalbehov för grundskolans högstadium och Kungsängsgymnasiet. Förstudien presenterades för nämnden i april 2022 och föreslog fyra alternativa förslag.

I april 2023 beslutade skolnämnden att hemställa kommunstyrelsen att initiera nödvändiga lokalförändringar och upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och gymnasieskolans lokalisering i enlighet med utredningens alternativ tre.

Skolnämndens beslut från april 2023 föranleder att fastighetsenheten utreder nämndens förslag.

Följande beslut togs av kommunstyrelsen i augusti 2023:

att uppdra till fastighetsenheten att utreda de lokalförändringar som föranleds av skolnämndens beslut och möjligheter till att tillhandahålla lokaler i egen regi alternativt upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och nuvarande Kungsängsgymnasiets lokalisering, samt att uppdra till fastighetsenheten att kvartalsvis rapportera utredningen till kommunstyrelsen med början i september 2023

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5301, missiv
Protokollsutdrag KS § 104, 2023-08-16

Ärendet föredras av lokalstrateg Åsa Agemalm, fastighetschef Hans Andersson och kanslichef Daniel Ahlin.

Yrkande

Amanda Lindblad (S) yrkar
att **Ledningsutskottet** föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att extern hyresupphandling väljs för byggnation av nytt gymnasium i Sala kommun,
samt
att fastighetsenheten, tillsammans med skolkontoret, tar fram förslag på kostnader, för resurser, som behövs i uppstart av dessa två projekt. Med redovisning senast februari 2024 till kommunstyrelsen.

Anders Wigelsbo (C) yrkar bifall till Amanda Lindblads (S) yrkande.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Fortsättning § 157

Erik Hamrin (M) yrkar
att Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att fastighetsenheten tillsammans med skolkontoret uppdras ta fram förslag på
projektorganisation samt kostnader för resurser som behövs i dessa två projekt
utifrån alternativet extern hyresupphandling, med redovisning senast februari 2024
till kommunstyrelsen.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot Erik Hamrins (M) yrkande och finner sitt
eget yrkande bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att extern hyresupphandling väljs för byggnation av nytt gymnasium i Sala kommun,
samt

att fastighetsenheten, tillsammans med skolkontoret, tar fram förslag på kostnader,
för resurser, som behövs i uppstart av dessa två projekt. Med redovisning senast
februari 2024 till kommunstyrelsen.

Reservationer

Erik Hamrin (M) och Tomas Bergling (M) reserverar sig till förmån för Erik Hamrins
(M) yrkande.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

KONTOR, ENHET
Hans Andersson
Fastighetschef

MISSIV

Utredning om lokalväxling för Kungsängsgymnasiet och årskurs 7-9

BAKGRUND

Dåvarande Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden beslutade den 8 februari 2022 att ge kontoret för Utbildning och Arbetsmarknad i uppdrag att i dialog med fastighetsenheten genomföra en förstudie av långsiktigt lokalbehov för grundskolans högstadium och Kungsängsgymnasiet. Förstudien presenterades för nämnden i april 2022 och föreslog fyra alternativa förslag.

I april 2023 beslutade skolnämnden att hemställa kommunstyrelsen att initiera nödvändiga lokalförändringar och upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och gymnasieskolans lokalisering i enlighet med utredningens alternativ tre.

Skolnämndens beslut från april 2023 föranleder att fastighetsenheten utreder nämndens förslag. Fastighetsenheten avser att utreda samt återkomma i ärendet till kommunstyrelsen i september 2023.

Följande beslut togs av kommunstyrelsen 2023-06-21:

att hemställa kommunstyrelsen att ge fastighetsenheten i uppdrag att utreda de lokalförändringar som föranleds av skolnämndens beslut och möjligheter till att tillhandahålla lokaler i egen regi alternativt upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och nuvarande Kungsängsgymnasiets lokalisering.
att uppdra till fastighetsenheten att kvartalsvis rapportera utredningen till kommunstyrelsen med början i september 2023.

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Sala kommun har i dagsläget ingen egen lokal som skulle kunna passa eller inhysa en ny gymnasieskola, för behov upp till 630 elever samt personal.

Ett fåtal markområden finns identifierade men inte heller dessa uppfyller krav eller behov som har varit önskvärda.

För att fortsatt driva projektet framåt behöver en projektorganisation fastslås för de bägge projekten; "Ny gymnasieskolan" och "Anpassning Kungsängsområdet för

DNR.



Högstadium". Dessa bägge projekt behöver ha en stark samsyn och nära samarbete men med möjlighet att drivas separat. För att genomföra de bägge projekten behöver även finansiella medel tillsättas för resurser i projektorganisationen.

Utifrån beslutets uppdrag finns behov av extern hyresupphandling av lokaler för att tillgodose ett modernt, framtida och långsiktigt gymnasium.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att extern hyresupphandling väljs för byggnation av nytt gymnasium i Sala kommun

att Fastighetsenheten tillsammans med Skolkontoret tar fram förslag på projektorganisation samt kostnader för resurser som behövs i dessa två projektorganisationer. Med redovisning senast februari 2024 till Kommunstyrelsen.

Bilagor:

- 1
- 2
- 3

DNR.

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? JA NEJ
- Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? JA NEJ
- Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? JA NEJ
- Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? JA NEJ
- Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? JA NEJ
- Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? JA NEJ

Landsbygdsperspektivet

- Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? JA NEJ
- Vid **JA** hur bedömer ni att beslutet påverkar:
- Att det blir svårare att bo på landsbygden? JA NEJ
- Att det blir fler jobb på landsbygden? JA NEJ
- Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? JA NEJ

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? JA NEJ
- Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? JA NEJ
- Kan beslutet utestänga någon från samhället? JA NEJ
- Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? JA NEJ
- Om **NEJ** – varför inte?

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

KS § 104 Utredning om lokalväxling för gymnasieskolan och årskurs 7-9

INLEDNING

Dåvarande Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden beslutade den 8 februari 2022 att ge kontoret för Utbildning och Arbetsmarknad i uppdrag att i dialog med fastighetsenheten genomföra en förstudie av långsiktigt lokalbehov för grundskolans högstadium och Kungsängsgymnasiet. Förstudien presenterades för nämnden i april 2022 och föreslog fyra alternativa förslag.

I april 2023 beslutade skolnämnden att hemställa kommunstyrelsen att initiera nödvändiga lokalförändringar och upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och gymnasieskolans lokalisering i enlighet med utredningens alternativ tre.

Skolnämndens beslut från april 2023 föranleder att fastighetsenheten utreder nämndens förslag. Fastighetsenheten avser att utreda samt återkomma i ärendet till kommunstyrelsen i september 2023.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.2439, missiv fastighetsenheten

Bilaga KS 2023.1753, utredning om lokalväxling för gymnasieskolan och årskurs 7-9

Ledningsutskottets beslut 2023-06-21, § 91

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

bifall till ledningsutskottets förslag att kommunstyrelsen beslutar att uppdra till fastighetsenheten att utreda de lokalförändringar som föranleds av skolnämndens beslut och möjligheter till att tillhandahålla lokaler i egen regi alternativt upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och nuvarande Kungsängsgymnasiets lokalisering, samt att uppdra till fastighetsenheten att kvartalsvis rapportera utredningen till kommunstyrelsen med början i september 2023.

Anders Wigelsbo (C) yrkar bifall till ledningsutskottets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer ledningsutskottets förslag mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Kommunstyrelsen beslutar

att uppdra till fastighetsenheten att utreda de lokalförändringar som föranleds av skolnämndens beslut och möjligheter till att tillhandahålla lokaler i egen regi alternativt upphandling av externa lokaler för att genomföra förändringar av högstadieorganisationen och nuvarande Kungsängsgymnasiets lokalisering, samt

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Fortsättning § 104

att uppdra till fastighetsenheten att kvartalsvis rapportera utredningen till kommunstyrelsen med början i september 2023

Skickas till
Fastighetsenheten

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

KSLU § 161 Detaljplan för Måns Ols badområde - beslut om antagande

INLEDNING

Detaljplanen syfte är att utveckla Måns Ols området till ett tillgängligt och attraktivt rekreationsområde. Detaljplanen ska möjliggöra uppförande av ett nytt servicehus som ska anpassas till platsens rekreativa värden och värdefulla kulturmiljöer.

Gällande detaljplan är väldigt styrd i sin utformning och försvårar prövning av lov och framtida utveckling. Syftet med detaljplanen är därmed att ta fram en detaljplan som tydligt beskriver hur området ska nyttjas och utvecklas men med utrymme för viss flexibilitet.

Detaljplanen ska också pröva en förändrad användning av fastigheterna Butiken 1 och 2.

Detaljplanen har varit ute på granskning under vintern 2022 och synpunkterna som kommit in under granskningen finns sammanställda i granskningsutlåtandet.

Beslutsunderlag

Bilaga SK 2023.189 missiv
Bilaga SK 2023.190, plan- och genomförandebeskrivning
Bilaga SK 2023.191, granskningsutlåtande
Bilaga SK 2023.192, plankarta

Ärendet föredras av planchef Victor Zakrisson.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar
att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att
kommunfullmäktige beslutar
att godkänna förslaget och anta detaljplan för Måns Ols badområde, i enlighet med
bilagor SK 2023.189 – 192.

Anders Wigelsbo (C) och Erik Hamrin (M) yrkar bifall till Amanda Lindblads (S)
yrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

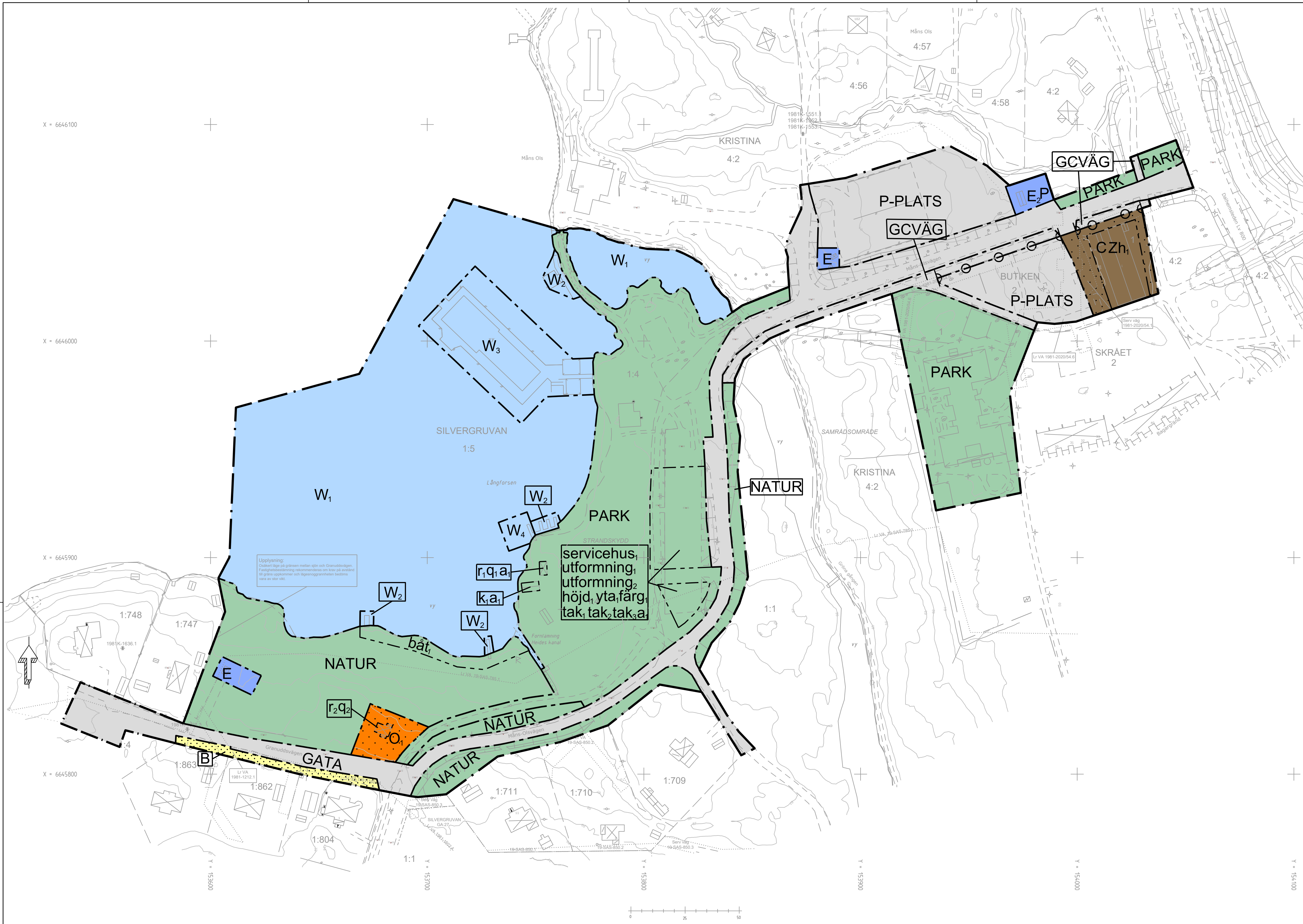
BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige
beslutar

att godkänna förslaget och anta detaljplan för Måns Ols badområde i enlighet med
bilagor SK 2023.189 – 192.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med redanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

- GATA Gata
- GCVÄG Gång- och cykleväg
- NATUR Natur
- PARK Park
- P-PLATS Parkering

Kvartersmark

- B Bostäder
- C Centrum
- E Tekniska anläggningar
- EL Avfallsanläggning
- O Uthyringsstuga
- P Parkering
- Z Verksamheter

Vattenområde

- W Vattenområde
- W1 Brygger tillgängliga för allmänheten
- W2 Kallbadhus. Kallbadhuset ska bibehållas till sin utformning
- W3 Byggor med mindre plattbyggnad som är tillgängliga för allmänheten. Maximalt 15 kvadratmeter byggnadsarea och högsta räckhöjd 3,3 meter ovan vattenyta.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Rivningsförbud

r Byggnad får inte rivas

Skydd av kulturvärden

q Ursprungligt utseende ska bevaras

Stängsel, utfart och annan utgång

Uttarfsförbud

Upphävande av strandskydd

a Strandskyddet är upphävt

Utformning av allmän plats

- ya Byggnader får maximalt uppgå till 250 m² byggnadsarea totalt för båda områdena som omfattas av bestämmelsen
- tak Tak ska utformas med sadeltak
- tak Tak ska vara av rött tegel eller svart fälsad bandplåt med dubbel ständis
- tak Takvinkeln ska vara mellan 18-35 grader
- höjd Högsta byggnadshöjd är 4,5 meter
- båt Uppläggsplats för småbåtar
- servicehus Med servicehus menas i denna detaljplan en byggnad som behövs för att tillgodose de behov av service som finns i området, det skulle till exempel kunna vara toaletter, omklädningsrum, café, kiosk, personskötselrum, förråd, samlingslokal eller liknande
- Byggnaderna ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet
- utformning Volym, proportioner samt placering ska utformas i samklang med befintlig bebyggelse i riksintresset
- utformning Fasaden ska målas med röd slamfärg i NCS S 5040 Y60R eller gul slamfärg i NCS S 3050 Y20R eller motsvarande. Snickerier ska målas i vit kulör
- färg
- Varsamhet k Byggnaden ska anpassas till omkringliggande miljö och ska bibehållas till sin utformning

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL ALLMÄN PLATS

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt. Detta gäller GATA, GCVÄG och P-PLATS.

Utformning av allmän plats

Belysningsarmaturer ska utformas skärmande och neddräktade

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad

Höjd på byggnadsverk

h Högsta byggnadshöjd är 4,5 meter

Rivningsförbud

r Byggnad får inte rivas

Skydd av kulturvärden

q Byggnadens utseende vad gäller material, takutformning, panel och snickeridetaljer ska bevaras. Utformningen ska anpassas till omgivande miljö

Stängsel, utfart och annan utgång

Uttarfsförbud

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt

Utformning

Belysningsarmaturer ska utformas skärmande och neddräktade

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL VATTENOMRÅDE

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt. Detta gäller W2, W3 och W4.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år

Upplysning

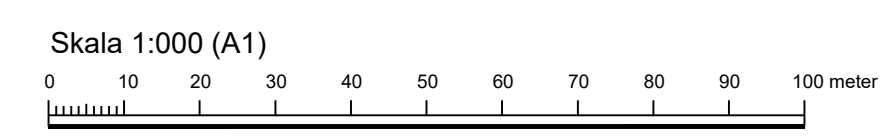


Teckenförklaring:

- Traktgräns, fastighetsgräns
- Fornlämning linje, fornlämning symbol
- Huvudbyggnad resp. uthus karterade efter fasadlinjen
- Huvudbyggnad resp. uthus karterade efter takkonturen
- Skärmtak
- Staket, dike
- Lyktstolpe, el/telestolpe
- KRISTINA Traktnamn, kvartersnamn
- 1:7 6 Fastighetsbeteckning
- 2 Solvägen Adress, gatunamn
- s:1 ga:5 Beteckning för samfällig mark och gemensamhetsanläggning
- 50,20 Höjdkurva
- vy + Beräknad markhöjd, vattenyta, rutnätskryss
- Brunn, stenblock
- Vägkant
- Slänt
- Inmätt träd, digitaliserat träd

- Ledningsrätt
- Servitut
- Gemensamhetsanläggning
- Olokaliserat servitut
- Generellt strandskydd gäller

Koordinatsystem: Höjdsystem:
 Sweref 99 16 30 RH2000
 Grundkartans aktualitet:
 Fastighetsindelning: 2023-07-07
 Markdetaljer: 2022 års ortofoto, samt fältinventering 2021-05-03
 Handläggare: Elisabet Larsson, Kart/mät



Till planen hör:	<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Plankartor med planbestämmelser	<input checked="" type="checkbox"/> Granskningsutlåtande	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Plan- & genomförandebeskrivning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Detaljplan för		Måns Ols området	
Sala kommun	Västmanlands län	Beslutsdatum	Instans
Antagandehandling		2020-11-25	KSLU
		Antagande	KF
2023-10-25		Laga kraft	
Victor Zakrisson Plan- och exploateringschef		Planarkitekt WSP Sverige AB	

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Detaljplan för
Måns Ols badområde
Sala kommun, Västmanlands län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Måns Ols badområde har under perioden 2021-07-05 – 2021-09-05 varit utsänd på samråd. Under samrådsperioden skickades planförslaget ut till berörda fastighetsägare, myndigheter, kommunala förvaltningar m fl.

Under perioden 2022-11-28 - 2022-12-20 (3 veckor) har detaljplanen varit utställd för granskning. Under denna tid fanns detaljplaneförslaget tillgängligt på kommunens hemsida och i Kommunhusets entré samt även på huvudbiblioteket.

Här nedan följer en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskningskedet. Samhällsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Inkomna yttranden	
1. Länsstyrelsen	Synpunkter
2. Lantmäteriet	Synpunkter
3. MSB	Inga synpunkter hänvisar till LST
4. Vattenfall	Inga synpunkter
5. Samhällstekniska enheten	Synpunkt
6. Bygg- och Miljöenheten	Synpunkter
7. Kollektiv Trafikförvaltningen, Region Västmanland	Synpunkter
8. SHE Elnät	Synpunkter
9. SHE Värme	Synpunkter
10. VAFABMiljö	Inga synpunkter
11. Måns Ols sällskapet	Synpunkter
12. Villaägarna Sala-Heby	Synpunkter
13. SPF Seniorerna	Synpunkter
14. Privat person 1	Synpunkter
15. Privat person 2	Synpunkter
16. Privat person 3	Synpunkter
17. Privat person 4	Synpunkter
18. Privat person 5	Synpunkter

Ändringar i planförslaget

Yttrandena har lett till att detaljplanen har reviderats på en del punkter. Planens innehåll vad avser markanvändning och principer är i allt väsentligt bibehållet. Följande justeringar har skett i handlingarna inför planens antagande.

Plankartan

Området där strandskyddet ska upphävas minskar.

Planbestämmelserna uppdateras till pågående planbestämmelser enligt boverkets planbestämmelsekatalog.

Vid Granuddsvägen flyttas ställplatserna till parkeringen i öster. Natur tas bort och Transformator flyttas till den befintliga tekniska anläggningen i Camitzka-parken.

Planbestämmelsen Cykelväg tas bort och anläggs i Park. Vid byggrätten för servicehus breddas gatan för att göra en "shared space" möjlig.

För att minska ljusföroreningar som kan påverka fladdermöss och andra nattlevande organismer har en utformningsbestämmelse för all kvartersmark lagts till i plankartan. Bestämmelsen reglerar att belysningsarmaturer ska utformas skärmande och nedåtriktade.

Angående hänsyn till Riksintresset läggs följande planbestämmelser till på plankartan

<i>färg₁</i>	<i>Fasaden ska målas med röd slamfärg i NCS S 5040 Y80R eller gul slamfärg i NCS S 3050 Y20R eller motsvarande. Snickerier ska målas i vit kulör.</i>
<i>tak₁</i>	<i>Tak ska utformas med sadeltak.</i>
<i>tak₂</i>	<i>Taket ska utföras i rött lertegel eller svart falsad bandplåt med dubbel ståndfals.</i>
<i>tak₃</i>	<i>Takvinkeln ska vara mellan 18-35 grader.</i>
<i>utformning₁</i>	<i>Byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet vad gäller såväl utformning som material.</i>
<i>utformning₂</i>	<i>Volym, proportioner samt placering ska utformas i samklang med befintlig bebyggelse i riksintresseområdet.</i>

Linjetjockleken ändras för den befintliga servicebyggnaden.

En del av användningen GATA för Granuddsvägen södra del ersätts med kvartersmark för bostäder. Kvartersmarken förses med prickmark vilket innebär att marken inte får förses med byggnad. Vid södra delen av Granuddsvägen flyttas fastighetsgränsen för bostäderna ca 3-5 meter norrut. Fastighetsägarna har ianspråktagit delar av gatan för eget ändamål. I samband med framtagandet av denna detaljplan har kommunen gjort en överenskommelse om överlåtelse av kommunal mark till de privata fastighetsägarna. Fastighetsgränser vid Granuddsvägen ändras.

Planbeskrivningen

Följande text läggs till i planbeskrivningen på sidan 7 "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivande text om de nya planbestämmelserna på sidan 15-16.

Kommunen stryker sista meningen under rubriken Fornlämningar på sidan 33.

Text om (officialservitut 1981–2020/54.1) läggs till under rubrikerna Gata på sidan 24 samt rubriken fastighetsrättsliga frågor på sidan 32.

Texten om olika platsspecifika riktvärden tas bort på sidan 16.

En del av användningen GATA för Granuddsvägen södra del ersätts med kvartersmark för bostäder. Fastighetsägarna har ianspråktagit delar av Granuddsvägen för eget ändamål. I samband med framtagandet av denna detaljplan har kommunen gjort en överenskommelse om överlåtelse av kommunal mark till de privata fastighetsägarna. Fastighetsgränserna vid Granuddsvägen ändras. Området regleras som kvartersmark för bostäder med prickmark vilket innebär att marken inte får förses med byggnad.

Ej tillgodosedda synpunkter.

- Synpunkt från Kollektivtrafikförvaltningen om en kollektivtrafiklösning med buss som passerar på Måns-Olsvägen.
- Synpunkt från Måns Ols sällskapet om att ta fram en illustrationsplan.
- Synpunkt från Måns Ols sällskapet om att den södra, trekantsformade byggrätten bör utgå.
- Synpunkt från Måns Ols sällskapet om att anordna parkering på den fd förskoletomten, fastigheten Sala Skrået 1.
- Privatpersoner som har synpunkter på ca 6-7 parkeringsplaster på Granuddsvägen.

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har följande synpunkter

Enligt plankartan upphäver kommunen strandskyddet inom "NATUR". Länsstyrelsen anser att det saknas särskilda skäl för att upphäva strandskyddet i detta område. Syftet med att utveckla Måns-Ols-området är att säkerställa allmänhetens fortsatta möjlighet att nyttja området samt att det behåller sin naturkaraktär. Strandskyddet motverkar inte detta utan säkerställer långsiktigt detta. Att strandskyddet ligger kvar i område PARK, som utgörs av badplats, ligger helt i linje med strandskyddets syfte. De åtgärder som behöver göras i området borde vara möjligt att genomföra dispensvägen. På samma sätt är det med område NATUR. Länsstyrelsen kommer att överpröva planen om kommunen kvarstår i att häva strandskyddet på sådant sätt som det nu står i planen.

KOMMUNENS KOMMENTAR Kommunen minskar området där strandskyddet ska upphävas till att omfatta det område där byggrätt för servicebyggnad medges. Detta för att säkerställa att en byggrätt kan beviljas över tid.

Strandskyddet upphävs för all kvartersmark. Strandskyddet upphävs även vid användningarna för vattenområde med betäckningen W_2 , W_3 och W_4 . Vid de två äldre torp vid strandkanten upphävs också strandskyddet.

Övriga områden där strandskyddet upphävs är Gata, GCVÄG samt P-Plats.

För att värna riksintresset och kulturmiljövärdena på platsen vidhåller Länsstyrelsen att det i plankartan samt planbeskrivning tydligare bör regleras hur en ny servicebyggnad genom utformning, materialval, färgsättning, volym, placering med mera tar hänsyn till miljön. Länsstyrelsen bedömer att det utifrån plankartan och planbeskrivningen är svårt att bedöma hur planförslaget kan komma att påverka det berörda riksintresset och dess kulturhistoriska värden.

KOMMUNENS KOMMENTAR Den nya Servicebyggnaden i planområdet ska utformas med hänsyn till riksintresset för Sala silvergruva. För att säkerställa en god gestaltning görs följande ändringar.

På **plankartan** läggs följande planbestämmelser till,

färg₁ Fasaden ska målas med röd slamfärg i NCS S 5040 Y80R eller gul slamfärg i NCS S 3050 Y20R eller motsvarande. Snickerier ska målas i vit kulör.

tak₁ Tak ska utformas med sadeltak.

tak₂ Taket ska utföras i rött lertegel eller svart falsad bandplåt med dubbel ståndfals.

tak₃ Takvinkeln ska vara mellan 18-35 grader.

utformning₁ Byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet vad gäller såväl utformning som material.

utformning₂ Volym, proportioner samt placering ska utformas i samklang med befintlig bebyggelse i riksintresseområdet.

Planbeskrivningen på sidan 15

Planbeskrivningen uppdateras med en formulering om att den nya Servicebyggnaden i planområdet ska utformas med hänsyn till riksintresset för Sala silvergruva.

Sista meningen under rubriken Fornlämningar på sidan 31 i Plan- och genomförandebeskrivningen bör strykas.

Kommentar: Kommunen stryker sista meningen under rubriken. Detta på grund av att inför alla markgrepp ska en förfrågan om fornlämning skickas till länsstyrelsen.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen ser över planbestämmelserna i plankartan så att de stämmer överens med Boverkets Planbestämmelsekatalog.

Kommentar: Kommunen har sett över planbestämmelserna på plankartan och uppdaterar planbestämmelserna till pågående planbestämmelser enligt boverkets planbestämmelsekatalog.

2. Lantmäteriet

UTFART FRÅN P-PLATS INOM BUTIKEN 2 Lantmäteriet funderar på hur tanken är att man ska ta sig till p-platsen inom fastigheten Butiken 2.

Det råder utfartsförbud längs en sida vilket medför att utfart antingen måste ske längs cykelväg eller över fastigheten Butiken 1.

Utfart över cykelbana i samma riktning som banan, är inte tillåtet enligt 3 kap. 6 § 4 st. trafikförordningen. Inom en "bana" som är avsedd för en viss sorts trafik (i detta fall cykelbana) får annan sorts trafik förekomma endast för att korsa banan.

Om tanken är att utfart från parkeringen till gatan ska ske över Butiken 1 behöver det förtydligas i planbeskrivningen samt hur tanken är att rättighet ska lösas för det.

Kommentar: Butiken 2 har i dagsläget rätt till väg som utfart inom Butiken 1. (officialservitut, 1981-2020/54.1). Planbeskrivningen kompletteras.

Lantmäteriet uppmanar kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta sådana gränser.

Kommentar: Kommun ska kontrollmäta gränser med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Kontrollmätningen sker när tjälen har gått ur marken.

ILLUSTRATION I PLANKARTAN I plankartan finns en redovisning av befintligt servicehus inom parkmarken med bestämmelsen bad1. Inom detta område får inga nya byggnader uppföras. På sidan 20 i planbeskrivningen redogör för att det finns rätt att fortsätta med nuvarande verksamhet men för att inte riskera att planen misstolkas och att det är tillåtet med placering av byggnad inom området bad bör redovisningen av byggnaden ses över. Byggnaden är redovisad med en fetare svart linje vilket gör att den lätt kan misstolkas som en illustration eller gräns i planen och det blir vilseledande då den strider mot vad planen tillåter. Den kanske skulle kunna redovisas med samma linjetyp som övriga byggnader i grundkartan? Så att plankartan förbehålls för de juridiskt gällande planbestämmelserna. Om byggnadens redovisning enligt nuvarande förslag behålls bör linjetypen som används redovisas i teckenförklaringen.

Kommentar: Linjetjockleken ändras för den befintliga servicebyggnaden.

REDOVISNING AV HUR BEFINTLIGA PLANER PÅVERKAS I planbeskrivningen finns på sidan 7 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner när planen vinner laga kraft. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

Kommentar: *Följande text läggs till i planbeskrivningen på sidan 7 "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."*

3. MSB

MSB avstår att yttra sig i ärendet och hänvisar till Länsstyrelsens yttrande.

Kommentar: *Kommunen hänvisar till Kommunens kommentar till Länsstyrelsens yttrande.*

4. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inget att tillägga i ärendet.

5. Samhällstekniska enheten

Det står i samrådsredogörelsen att allén ska märkas ut i plankartan, detta är inte gjort. Omnämns i plan- och genomförandebeskrivningen.

Kommentar: *Allén är redovisad under rubriken "Upplysning" på plankartan.*

6. Bygg- och Miljöenheten

I samrådsredogörelsen och plan- och genomförandebeskrivningen sker hänvisning till kommunens strategi för bedömning av metallföroreningar i mark. Salas strategi är inte uppdaterad enligt nuvarande generella riktvärden och bedömningar av hälsorisker. Texten om olika platsspecifika riktvärden är därför inte aktuell och bör därför tas bort.

Kommentar: *Texten om olika platsspecifika riktvärden på sidan 16 tas bort*

Av granskningshandlingarna framgår också att det inte bedöms vara nödvändigt med någon ytterligare undersökning av marken i området som underlag till detaljplanen.

Miljöenheten delar bedömningen att efterfrågade markundersökningar med avseende på föroreningar i det aktuella fallet kan ske vid ett genomförande av detaljplanen. En anmälan om avhjälpande åtgärd med anledning av föroreningsskada enligt 28§ (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska ha beslutats av Miljöenheten innan påbörjandet.

Kommentar: *Innan uppförandet av servicehuset sker ska en anmälan skickas och ett beslut erhållas av miljöenheten om avhjälpande åtgärd med anledning av föroreningsskada. enligt 28§ (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Text om detta läggs till i Planbeskrivning på sidan 16.*

Strandskyddet upphävs i största delen av detaljplanen förutom de delar som är benämnda W 1, öppet vatten. Miljöenhetens bedömning är att även ytorna som benämns som Natur borde kunna ha kvar strandskyddet.

Kommentar: *Se kommentaren till Länsstyrelsen om strandskydd.*

Planområdet är ett bra habitat för både fåglar och fladdermöss. Vid genomförande av detaljplanen bör därför bebyggelse och belysning i området anpassas för att minimera störningen så mycket som möjligt.

Kommentar: *Text om att belysning och bebyggelse ska minimera störningar så mycket som möjligt för både fåglar och fladdermöss läggs till i planbeskrivningen.*

Planbestämmelsen "Belysning ska utformas skärmande och nedåtriktade." läggs till på plankartan.

7. Kollektivtrafikförvaltningen

I detaljplanen framkommer att området har tillgång till busshållplats vid Dalhemsleden. För att öka tillgängligheten vore det positivt om en kollektivtrafiklösning med buss passerar på Måns-Olsvägen.

Kollektivtrafikförvaltningen vill påpeka att linjesträckning förbi badplatser och i närheten av parkeringar ofta medför framkomlighetsproblem för busstrafiken. Befintligt hållplatsläge är placerad enligt de riktlinjer som finns i "utformning av busshållplatser och infrastruktur för busstrafik" när det gäller gångavstånd till och från hållplats.

Kommentar: *Det är inte aktuellt med ytterligare busshållplatser i inom planområdet.*

8. Sala Heby Energi Elnät

Efter Sala-Heby Energi Elnäts önskemål har ett E-område (E3) för transformatorstation reglerats i plankartan. Tilldelat område är acceptabelt men det hade lämpat sig bättre om placeringen varit i Camitzka parken i närheten av befintligt E-område (E2) alternativt utmed Granuddsvägen i anslutning till område O1. Detta har framförts under processens gång och även till nuvarande planarkitekt.

Då område E3 är beläget i direkt anslutning till ställplatsen riskerar tillgängligheten påverkas negativt samt att uppställning av campingutrustning placeras inom skyddsavståndet på 5 meter (räknat från transformatorns hölje). Sett från vår byggnad blir detta avstånd ca 6 meter.

Kommentar: *E-området för en transformatorstation flyttas i dialog med SEH Elnät intill e-området för pumphuset i Camitzkaparken. Det sammanlagda E-området blir 10x20 meter. Minsta avståndet mellan byggnad och e-områdets gräns är 6 meter.*

E-området får benämningen Teknisk anläggning.

9. SHE Värme

Detaljplanen och den tilltänkta fastigheten ligger i närheten utav område med fjärrvärme.

"Energi- och klimatstrategi Sala kommun 2020-2030 med utblick mot 2045" förordar fjärrvärme för att det är viktigt att värna om en uppvärmningsform med minsta möjliga primärenergiindex och möjligheten att öka tillgången till förnybar el.

Sala-Heby Energi AB har ur ett kapacitetsmässigt perspektiv möjlighet att förse servicebyggnad med fjärrvärme. Däremot ska det tas i beaktning att man behöver utföra schaktarbeten för att fram fjärrvärme och i avsnittet om översvämning, ras och erosion står följande:

"Dammvallarna vid Långforsen är klassade med konsekvensklass B vilket innebär att de kan leda till stor skada om de brister. De vallar som idag dämmer upp sjön är störningskänsliga och kontinuerliga övervakning sker för att säkerställa dess funktion.

Därför är det viktigt att de ej utsätts för belastning, vibrationer, schakt, sprängningar eller ändrade grundvattenförhållanden, då detta skulle kunna leda till skada på dammvallarna."

Med den skrivelsen så avgränsar man möjligheten att kunna ansluta servicebyggnad med fjärrvärme, såvida det inte kan schaktas kontrollerat tillsammans med övriga intressenter såsom VA, väg, el.

Kommentar: *Plan- och utveckling har haft en dialog med SHE Värme och Tekniska kontoret.*

Det har konstaterats att det är möjligt att vid projektering samordna fjärrvärme och VA och lösa detta tekniskt.

Det bör gå att ansluta dessa ledningar till servicehuset utan risk för dammarna under förutsättning att slutgiltig projektering granskats och godkänts av dammteknisk sakkunnig.

10. VAFABMiljö§

Har inga synpunkter

11. Måns Ols sällskapet

Illustrationsplan. Sällskapet saknar en genomarbetad illustrationsplan som hjälper allmänheten att tolka plankartans intentioner. Avsaknad av illustrationsplan gör det svårt för läsaren att förstå vilka framtida förändringar som kommer att ske i området.

Kommentar: Kommunen tar inte fram någon illustrationsplan. Kommunen ser över texten och förtydligar texten där det är nödvändigt. För övrigt hänvisas frågor om förtydligande om framtida anläggandet av byggnader och infrastruktur till Kultur- och fritidskontoret samt Tekniska kontoret.

Servicebyggnaden

Föreslagen placering av en ny servicebyggnad är bra och en byggnadsvolym är bättre än flera små.

Den södra, trekantsformade byggrätten bör utgå, då den inte fyller någon funktion.

Kommentarer: Byggrätten samlas inom två områden för möjlighet till en senare komplettering om behov uppstår. Den största sammanlagda byggnadsarea i m² för servicebyggnaden är 250 m².

Tydliggör att den befintliga servicebyggnaden ska rivas i plan- och genomförandebeskrivningen.

Kommentarer: Text om att den befintliga servicebyggnaden ska rivas läggs till i planbeskrivningen.

Yta för personalparkering bör inte avsättas vid servicebyggnaden.

Kommentar: Personal till servicebyggnaden hänvisas på den stora parkeringen. Plan- och utvecklingsenheten hänvisar även till den samlade kommentaren om trafik och parkering.

Sällskapet önskar medverka i utvecklingsarbetet med den nya servicebyggnadens utformning och innehåll.

Kommentar: Det finns möjlighet att ta kontakt med Kultur- och fritidskontoret och Tekniska kontoret för framföra synpunkter.

Förskole fastigheten

Det är positivt att nuvarande fastighet för förskolan nu ingår i planområdet. Plankartans föreslagna markanvändning, PARK, måste dock ses över och förtydligas så att ytan kan nyttjas vid evenemang och för reservparkering. Utifrån detta föreslår Sällskapet att fastigheten får en mer genomtänkt lösning med planbestämmelser som reglerar rätt typer av markanvändning (Park, Parkering etc). Kopplat till detta är det viktigt att den praktiska skötseln för olika markanvändningar blir tydligt. När förskolan rivs måste berörd enhet inom kommunen kunna ta ansvar för utformning och användning enligt plan. Frågan är hur man praktiskt ordnar tillfällig användning för parkering och evenemang.

Kommentar: Den fd förskoletomten, fastigheten Sala Skrået 1, får användningen Park. Inom användningen Park inryms även upplåtelse av mark för evenemang av allmän karaktär. Det är inte längre aktuellt med användningen parkering på fastigheten. Bland annat pga säkerhet för cyklister på omgivande cykelvägar. Bilplatser för parkering löses norr om Måns Olsvägen och på fastigheten Butiken 2.

Sätter man upp en bom? Vem öppnar den och när? Hur används ytan övrig tid och hur ser markbeläggning och utformning ut? Det skulle till exempel kunna vara en omgärdad och hårdgjord yta för multisport, om behov finns i området. När behov uppstår används den som parkering eller som yta för evenemang. Sammanfattat anser Sällskapet att denna markyta ska utredas vidare före antagande av detaljplanen och Sällskapet är gärna med och bidrar med kunskap i arbetet.

Kommentar: *Frågan om parkering på fastigheten (Sala Skrået 1) är inte längre aktuell.*

Vattenledningen

Se över hur vattenledningens sträckning redovisas på kartan igenom området. Stämmer sträckningen med verkligheten?

Kommentar: *Det är ledningsrättens läge som är utmärkt på plankartan. Ledningens faktiska läge stämmer med egenskapsgränsen på plankartan.*

Granuddsvägen

Lokaliseringen av både ställplatser och den tekniska anläggningen längst in vid Granuddsvägens anses olämpliga och måste lyftas ut ur planen. Som förslaget ser ut nu skapas en konflikt med boende och badgäster. Dessutom förvanskas den natursköna miljön i detta entreläge för Sandvikenbadet. Ställplatser och laddningsstation kan istället med fördel lokaliseras i området vid MånsOlsbacken. Ställplatserna blir därmed tillgängligare, synligare och säkrare. Sällskapet anser att frågan om ställplatsernas framtida placering ska utredas vidare och Sällskapet är gärna med och bidrar med kunskap i arbetet.

Kommentar: *Ställplatser hänvisas till den gemensamma parkeringen i öst. Den tekniska anläggningen ska möjliggöras i Camtizka-parken. Plan- och utvecklingsenheten hänvisar även till den samlade kommentaren om trafik och parkering. Måns Ols sällskaps önskan att delta i en utredning om ställplatsernas framtida placering framförs till Kultur och-fritidskontoret och Teknisk kontoret.*

Gångvägen

Gångvägen (GÅNG) över Grissbachs kanal måste ges en genare sträckning till bilparkeringen norr om Måns Olsbacken. Gångbana bör ledas söder om den tekniska anläggningen E2. Detta ger än bättre tillgänglighet för besökare som parkerar vid Måns Olsbacken.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten och Tekniska kontoret föreslår en hårt packad grusväg från parkeringen till badområdet. Användningen Park möjliggör en gångväg.*

Trafik

Sällskapet föreslår max 30 km/h utmed badet alternativt lågfartsgata. Detta medger minskat buller och en säkrare trafikmiljö utmed badet.

Fysiska hinder, som anpassas till den historiska miljön, bör anordnas för att förhindra att bilar parkerar utmed Måns Olsvägens båda sidor.

Sällskapet ser också positivt på att Måns Olsvägen stängs av för biltrafik vid större evenemang, exempelvis triathlon.

Kommentar: *Hastighetsbegränsning regleras inte genom detaljplan. Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering. Tillfällig avstängning av vägar är inte en planfråga. Tekniska kontoret hanterar frågor om tillfällig ändring av gator och vägar.*

12. Sala-Heby Villaförening

1. Att anordna ställplatser för husbilar längst in på Granuddsvägen vänder vi oss emot. De som bor intill kommer att störas av husbilstrafiken. De boende upplever redan idag problem med detta då de parkerar husbilar på nuvarande parkering vid badplatsen. Det riskerar att bli mer och tyngre trafik längs Granuddsvägen, husbilar (personbil kl 2) väger från 3,5 ton upp till över 5 ton med längder mellan 6 meter och 10 meter, det kommer också att medföra störande ljud av trafiken. Det kommer även att öka riskerna för de lekande barn som rör sig mellan de bågge badplatserna när den typen av större fordon trafikerar vägen.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

2. Enligt kartan kommer en fastighet att ha ställplatsen precis utanför sitt garage och uppfart till huset vilket är olämpligt och risken finns att uppfarten kommer att användas av husbilar vid parkering för vändning. Enligt förslaget så tycks vändplatsen längst in på Granuddsvägen tagits bort vilket är olyckligt då det redan idag är svårt för större fordon som t.ex. sopbilar att vända. Det kommer därför att bli svårt eller omöjligt för husbilar eller husvagnar att vända när ställplatserna är fullbelagda och man måste söka sig vidare. Det kan i sin tur innebära att det blir fler backande fordon med dålig uppsikt bakåt längs vägen samt att uppfarterna efter vägen kommer att användas som vändplatser för husbilar. Att utöka området längst in med en vändplan kommer menligt påverka, den enligt tidigare detaljplan, känsliga biotop som finns mellan fastigheterna på Granuddsvägen och Skogshyddsvägen .

Kommentar: *Området med ev känslig biotop ingår inte i planområdet. E-området flyttas till Camitzka-parken. Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

3. Vi föreslår att ställplatserna flyttas till den stora parkeringen vid Månsolsvägen eller till det område där Dalhems förskola ligger idag som skall ersättas med parkmark 2. Det innebär bättre tillgänglighet, enklare att ställa upp husbilarna, det blir också närmare till återvinningsstation och servicehus, där finns redan framdragen el. Det finns färre eller inga bostäder i direkt närhet vilket innebär att störande olägenheter för de boende

minskar. Det bör också innebära ett minskat ingrepp på naturen då det redan finns ett underlag av asfalt.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar det den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

En flytt av ställplatserna från Granuddsvägen innebär också att transformatorstation E3 som är inritad i anslutning till de förslagna ställplatserna inte behövs på den platsen.

Kommentar: *Den nya transformators stationen placeras intill det befintliga pumphuset i Camitzka-parken.*

4. De boende i området har även framfört att det vid tidigare möten tillsammans med Måns Ols sällskapet framkommit att 6–7 långsgående parkeringsplatser skulle anläggas på Granuddsvägen. Någon sådan syns inte inritad i planen men de boende är oroliga att en utökad parkering kommer att samla bilburna ungdomar, något som idag redan sker vid parkeringen vid badet. För att minska risken för olägenheter bör parkeringsförbud införas mellan kl 22-08 vilket ger en möjlighet att avvisa fordon den tiden på dygnet. Det kan också krävas en bättre belysning samt att ta bort träd och buskage som gör platsen skum och otrygg.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

Det har vidtagits åtgärder för att minska risken för olägenheter genom att minska antalet bilplatser som ligger tillsammans. På Granuddsvägen delas p-platserna upp 2 och 2 med växtlighet emellan.

13. SPF Seniorerna Sala

När parkeringsplatsen flyttas från badets absoluta närhet är det mycket angeläget att tillgängligheten för rörelsehindrade blir fortsatt god. Möjlighet att stanna och lasta ur rullstolar och andra hjälpmedel vid planerad servicebyggnad, reserverade parkeringsplatser nära stranden och gångvägar för säker förflyttning till badet är viktiga.

Kommentar: De befintliga parkeringsplatserna för rörelsehindrade ersätts med nya parkeringsplatserna för rörelsehindrade vid den nya servicebyggnaden.

Hårdgjort gångstråk över gräs/sandytor och rullstolsramp ut i vattnet krävs också för att alla skall kunna utnyttja badplatsen.

Kommentar: *Frågan tas vidare till Tekniska kontoret och Kultur- och fritidskontoret som kan säkerställa att badplatsen blir tillgänglig för rörelsehindrade.*

14. Privatperson 1

Här kommer våra synpunkter på ny detaljplan för Måns-Olsområdet. Det finns några punkter som vi starkt är emot. Förslaget att bygga ställplatser för husbilar längst in på Granuddsvägen är vi starkt emot. Vi som bor precis bredvid detta område kommer störas av husbilsgästerna. Vi har redan problem med detta men då de parkerar på nuvarande parkering vid badplatsen. Det kommer också bli mer och tyngre trafik längs vår väg vilket kommer medföra buller och störande ljud. Det blir även otryggt för gång- och cykeltrafikanter samt lekande barn som går mellan de två badplatserna. Området för ställplatser är för litet, en ställplats behöver ca 10x6 meter för att behålla brandskyddsavståndet. På den utritade kartan är området för litet och enligt karta ska en boende ha ställplats precis utanför sitt garage och uppfart till sitt hus. Enligt kartan i förslaget så har vändplatsen längst in på Granuddsvägen tagits bort så det finns ingen yta för bilar att vända. Det är idag svårt för ex sopbilar och snöröjning att vända. Då dessa fordon har problem att vända torde det vara omöjligt för flera husbilar/husvagnar att kunna vända och parkera på ställplatserna. Det finns i dagsläget heller varken el eller återvinningsstation i närheten av ställplatserna. Vi har redan idag problem med att förbipasserande använder våra privata källsorteringskärl. Flyttar man platserna eller utökar med en vändplan kommer det att menligt påverka natur och den enligt tidigare detaljplan känsliga biotop mellan fastigheterna på Granuddsvägen och Skogshyddsvägen och bli en ännu större olägenhet. Vårt förslag är att ställplatserna istället flyttas till stora parkeringen vid Månsolsvägen eller till det område där Dalhems förskola ligger men som skall rivas och istället ersättas med parkmark². Vårt förslag innebär lättare tillgänglighet, enklare att kunna ställa upp sin husbil, Närmare återvinningsstation och servicehus, el finns redan framdragen och är enklare att förbereda. Förre bostäder finns i närheten vilket innebär att färre invånare kommer att utsättas för störande olägenheter. Det innebär också ett minskat ingrepp på naturen då dessa platser redan har ett underlag av ex asfalt.

Det är också lättare att övervaka och enklare för blåljuspersonal att utrycka vid eventuell olycka. Boende i området och månsolssällskapet hade tidigare ett möte där det framkom att ca 6-7 långsgående parkeringsplatser skulle placeras på Granuddsvägen. Vi är oroliga att denna parkering kommer innebära otrygghet och ett nattligt uppehålle för bilburna ungdomar vilket parkeringen vid badet är i dagsläget. Vi är oroliga att man bara flyttar problemet från en parkering till en annan. För att minska denna risk för olägenheter är förslaget att parkeringsförbud råder mellan kl 22-08. Om detta inte är möjligt att styra över i detaljplanen borde parkeringsplatserna flyttas ex till parkmark 2. Om det inte skulle vara möjligt behöver parkeringsplatserna kring Granuddsvägen lysas upp samt öppnas upp och ex ta bort träd och buskage som gör platsen skum och otrygg. Kommunen håller sällan efter detta område vad det gäller ex sly och buskage utan det är vi boende i området som får övertala dem om att röja. Transformatorstation E3 är inritad i anslutning till de förslagna ställplatserna.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

Vi emotsätter oss starkt att en transformatorstation skall finnas i anslutning till Granuddsvägen. Våra barn och barnen i närheten vistas ofta i området där transformatorstationen är tilltänkt och deras exponering för magnetfält ökar då vilket kan vara skadligt. Man påverkar även naturen negativt. Vårt förslag är att transformatorstationen flyttas till antingen i anslutning till stora parkeringen vid Månsolsvägen eller till det område där Dalhems förskola ligger men som skall rivas och istället ersättas med parkmark, vilket blir i anslutning till ställplatserna. Om utrymme finns när man tagit bort ställplatserna och utökat vändplanen kan några få handikappplatser skapas för att öka tillgängligheten vid Sandvikens badplats vid vändplanen.

Kommentar: *Vad gäller magnetfälten så är dessa väldigt begränsade i Sala-Heby Energi Elnäts anläggningar och inget som påverkar. De hänvisar till de myndigheter som reglerar detta. Det finns information om detta hos myndigheter. Plan- och utvecklingsenheten hänvisar det den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

15. Boende vid Granuddsvägen genom Privatperson 2

Vi har tagit del av granskningshandlingarna för detaljplanen gällande Måns Ols badområde och har en del synpunkter på de ändringar som gjorts, bl.a gällande ställplatser vid vändplanen på Granuddsvägen som tillkommit efter samrådsförandet. För att få en bild av hur detta var tänkt har jag tittat på de ställplatser som finns vid Väsby Kungsgård som jämförelse. Ställplatserna, (jmf ca 30 m²,) är inritade så att dom går direkt utanför garage och infart till fastighet Silvergruvan 1:748 (Granuddsvägen 6). För oss boende så skulle det innebära stora olägenheter genom att vi inte kan köra in i garage eller in på fastigheten. Flyttar man platserna längre söderut kommer det att menligt påverka natur och den enligt tidigare detaljplan känsliga biotop mellan fastigheterna på Granuddsvägen och Skogshyddevägen. Redan idag är det problem med tillträde till fastigheten varma sommandagar då felparkerade bilar står på vändplanen och längs Granuddsvägen. Vi har aldrig sett att någon övervaka eller böteslägga någon bil på Granuddsvägen. När jag flyttade dit 2004 var dessutom sista delen av vägen avstängd för icke behörig trafik (skyltat). Vi är även rädda för vad ett flertal ställplatser med tillhörande elstolpar ska innebära för ökad nedskräpning och ljudnivå främst kvälls och nattetid. Den tekniska installation som Sala Heby energi fått placerad där innebär också ett ingrepp i naturen och bör flyttas. Förslaget är även osäkert ur trafiksynpunkt för både oss boende och badande vid Sandviken. Vid samrådet redovisades även att Granuddsvägen skulle få ca 6-7 långsgående parkeringsplatser och att vändplanen skulle innehålla ett fåtal HCP-platser. Vårt förslag var att dess skulle tidsättas dagtid (06.00-20.00) för att undvika trafik och tillhåll för motorburen ungdom nattetid. Detta kvarstår. Vårt förslag är **att** ställplatserna istället flyttas till stora parkeringen vid Måns Olsvägen. I det förslaget kombineras bra ställplatser med närhet till restaurang, bad och sopstation med att man tar hänsyn till dom boende längs Granuddsvägen, badande vid Sandvikens badplats och natur och miljö. Där kan platserna även övervakas av parkeringsvakt på ett enklare sätt. Med hopp om positivt mottagande av våra synpunkter samt ändring v detaljplanen. Bekräfta gärna att detta mail kommit rätt.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

16. Privatperson 3

I planeringen av MånsOls-området vill jag påminna om vinterperioden. Satsa på den också. Det är många med skidor, skridskor, spark eller som bara är ut på isen och promenerar. När jag varit dit med små barn och utrustning, på vårvintern kanske som en snabbis mellan jobb och kvällsmat, så har jag varit beroende av möjligheten att parkera nära. Ett kanothus där man kunde hyra in sig kanske skulle funka på vintern också för skidpulka, spark och liknande som

kräver bil om man ska ha grejerna hemma. Ett sånt förråd skulle tillgängliggöra sån "matrialsport" för fler, särskilt för äldre, småbarnsföräldrar och de som bor i lägenhet.

Kommentar: Plan- och utvecklingsenheten hänvisar frågorna till Kultur- och fritidskontoret och Tekniska kontoret.

17. Privatperson 4

Längst in på Granuddsvägen tillåts också att ställplatser för husbil får anordnas inom gatumarken (ställplats). På platsen bedöms det kunna inrymmas cirka 4 platser och platsen bedöms som lämplig utan att riskera att störa de boende i närområdet på ett allt för omfattande sätt. Det är viktigt att genom trafikföreskrifter säkerställa att ställplatserna används på korrekt sätt och att det kontrolleras genom parkeringsövervakning” 1. På vilka grunder anser kommunen att boende ej störs på ett alltför omfattande sätt och vad, exakt, menas med alltför störande? 2. Hur exakt tänker kommunen sköta en eventuell parkeringsövervakning? Som boende i området tror vi att ställplatserna kommer riskera att bli mycket störande framförallt under sommartid! Jag uppfattar det som att det blir en mindre obevakad camping med hög beläggning framför allt på helger. Hur ser kommunens trafikbevakningsstrategi ut för helger under semesterperioden samt vem åligger det att kontrollera ställplatserna vad avser nedskräpning, ljudvolym mm. Med erfarenhet av det busliv som uppstår på Måns Ols parkeringen varje sommar är vi nu oroade för att detta förflyttas närmare Sandviken. Vi har även förstått att de som ritat förslaget inte ens varit på plats för att fysiskt besikta området, ändå har kommunen kommit fram till att de boende ej kommer att störas i "alltför stor utsträckning". Jag/vi motsätter oss därför ställplatserna på Granuddsvägen å det bestämdaste!

Kommentar: Frågan om ställplatsernas placering hänvisas till den samlade kommentaren för samtliga trafik och parkeringsfrågor.

Boende på Granuddsvägen (1:747) inkommer vi här mer följande synpunkter gällande förslaget kring detaljplan för området Måns Ols:

- En varm sommardag är det problematiskt med parkering längs Granuddsvägen då det står fullt med bilar efter vägen och ända in på vändplanen. Det är väldigt trångt och om uttryckningsfordon skulle behövas finns små möjligheter till framkomlighet. Förslag: Göra ett bestämt antal p-platser längsmed gatan, där man tar en bit av Camitzparken. P-platser skyltas med tider då parkering och tillåten och ronderas av övervakningsbolag. Förbjud allmän parkering på vändplan längst ned på Granuddsvägen. Tillsätt istället två handikapparkeringsplatser på denna vändplan.

Kommentar: Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering och till Tekniska kontoret.

- Det är nära att gå från Måns Ols både till Sandviksbadet och till Skugganbadet. Förslag: Upplys med hänvisningsskyltar promenadväg till resp. bad samt avstånd. Syftet är att motivera att parkera på planerad ny/befintlig p-plats vid nuvarande återvinning och ta en stärkande promenad till dessa bad. Låt dessa bad förbli enklare naturbad och upplevelser för att stärka känslan av friluftsbad, rekreation och bilfria zoner.

Kommentar: Frågan om skyltar hänvisas till Tekniska kontoret och Kultur- och fritidskontoret

Under vintertid är det många som rör sig i området. Förslag: Bemöt även denna årstid med att besluta om planerad bastu samt grillområde. Här vore det med fördel att det kan finnas ved tillgänglig under helgerna där ex., grillarna är tända mellan kl. 11 - 15. I kombination med detta kan även bastu och en närliggande öppen vak hållas igång under del av vintern. • Förslag: För att utöka möjlighet till träning föreslås ett utegym i området. Förslagsvis kan det placeras vid de nuvarande små byggnaderna som har q-skydd alt. i angränsning till Camitzpark. Då elljusslingan ligger i närheten kan föreslagna promenad/joggingrutter finnas hänvisade till som uppmuntrar till fysiskt aktivitet.

Kommentar: *Frågan hänvisas till Samhällstekniska enheten och Kultur- och fritidskontoret.*

Under alla år har vi som boende efter Granuddsvägen själva fått ansvara för vägen, utan ersättning. Som vi förstår kommer drift i detta förslag tas över av kommunen, vilket vi är positiva till.

Kommentar: *Kommunen är huvudman för allmän plats inom hela planområdet. Granuddsvägen kommer att underhållas av kommunen.*

Vi är väldigt negativa till föreslagen ställplats där nuvarande vändplan ligger (längst in på Granuddsvägen). Det ligger allt för nära kringliggande fastigheter och vi ser på föreslagen karta att vi kommer få platsen placerad precis vid vårt garage vilket gör att vi från vår tomt kommer se delar av ställplatsen. Att försvåra tillgängligheten för de som behöver en handikapp p-plats där är inte heller bra. Är en ställplats placerad där är det är inte heller en inbjudande entré till det mysiga naturbad som Sandviken faktiskt är. Vi ska vara väldigt rädda om det badet och bevara dess genuina karaktär. En stor oro finns även att det blir störande tillhåll där campare tar mer plats av naturen än att de håller sig i sina husbilar. Ex. tvättlinor som hängs mellan träd, behov som utförs i skogen, och skräp som lämnas kvar. Det är inte heller en optimal placering för gäster, som campare vill man kunna njuta av vyn över Långforsen. Förslag: Placera tre till fyra ställplatser på nuvarande parkering, (se bifogad bild), mitt emot befintliga småbyggnader (q-skydd/r-förbud)g Här kan dessa platser erbjudas el, toalett/dusch i servicebyggnad samt latrintömning och sopsortering. Omgärda dessa platser med en staketliknande plantering så det får känslan av en park/pergola med fasta bänkar. När ställplatserna inte används kan denna plats användas för de som fikar eller bara vill vila benen. Alt. kan även att ett par ställplatser placeras på nuvarande parkering ovan sopsortering (Måns Ols vägen) alt. på planerade ytan där Dalhems förskola är placerad. Dessa ställplatser utformas på liknande sätt, som ovan, och erbjuds samma service.

Kommentar: *Plan- och utvecklingsenheten hänvisar till den samlade kommentaren om trafik och parkering.*

Samlade kommentar till yttranden om trafik och parkering.

- Trafiken och parkeringsplatserna inom måns Ols Området kommer att omdisponeras. Idag finns det sammanlagt 55 bilplatser på parkeringsplatserna vid badområdet.
- Det kommer skapas 40 nya bilplatser norr om Måns Olsvägen. Kommunen har förvärvat fastigheten Butiken 2 som idag innehåller 30 bilplatser. De 55 bilplatserna vid badområdet flyttas till de nya bilplatserna norr och söder om Mån Olsvägen.
- Det kommer finnas möjlighet bygga en torgliknande lösning (sk shared space) utanför det nya servicehuset. Där skulle man ev kunna skylta gångfartsområde eller 20km/h beroende på utformning och behov.
- En angöringszon föreslås anläggas i anslutning till det nya servicehuset. Angöringszonen kan användas för angöring för taxi m.m. samt lastning- och lossning av varor.
- Inom badområdet utökas antalet p-platser för rörelsehindrade vid det nya Servicehuset.
- Parkeringsplatsen vid Måns Ols utvårdshus kvarstår till samma antal.
- Vid behov kan vägkanterna blockeras för att hindra felparkering.
- Vid Granudsvägens norra sida möjliggörs sammanlagt ca 6 st bilplatser som separeras 2 och 2 med hjälp av refug, plantering, träd eller liknande. En uppdelning av parkeringsplatserna 2 och 2 motverkar ev störningar från fordonen.
- Vid Sandviksbadet vid änden av Granuddsvägen möjliggörs anläggandet en vändplats.
- Vid tillfälliga evenemang blir det möjligt omleda trafiken på ett lämpligt sätt.
- Plats för angöring med abonnerad buss till Måns Ols utvårdshus kan anordnas med konsekvensen att färre platser kan anläggas
- Gångförbindelse mellan norra parkeringen och Måns Ols Utvårdshus anläggs.
- Frågan om hastighetsbegränsningen är inte en planfråga.

Ställplatser

- Ställplatser iordningställs på parkeringen tex norr om Måns Olsvägen.
- Ställplatserna utformas så att de kan inrymmas inom planbestämmelsen parkering.
- Vid ställplatserna tillhandahålls dricksvatten och soptunna med källsortering.
- Ställplatserna ska förses med elstolpar som kan betalas med swish.
- Hänvisning till annan service ska finnas
- Ställplatserna ska administreras av personalen i servicehuset.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Detaljplan för

Måns Ols området

Sala kommun, Västmanlands län
Standardförfarande

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

Planområdets läge



Figur 1. Planområdets läge markerat med röd cirkel.

Planhandlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning och remisslista
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Trafikutredning 2020-12-18
- PM Detaljplan Måns ols: Bedömning av påverkan på närliggande natura 2000-område 2022-02-16

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Planområdets läge.....	1
Planhandlingar.....	1
Inledning.....	3
Planprocessen	4
Tidigare ställningstaganden	5
<i>Riksintressen</i>	5
Översiktliga planer.....	6
Detaljplaner	7
Miljöbedömning.....	8
Skyddad natur	8
Kommunala beslut i övrigt.....	9
Planeringsförutsättningar och förändringar	10
Mark och geoteknik.....	10
Naturmiljö	11
Friluftsliv och rekreation.....	12
Kulturmiljö.....	15
Förorenad mark.....	16
Radon	16
Bebyggelseområden	17
Gator och trafik	22
Parkering	24
Gång och cykel.....	25
Kollektivtrafik.....	26
Tillgänglighet och trygghet.....	27
Översvämning, ras och erosion	27
Teknisk försörjning.....	28
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING.....	30
Organisatoriska frågor.....	30
Fastighetsrättsliga frågor	32
Ekonomiska frågor	32
Tekniska frågor	32
Anmälan och tillstånd	33
Konsekvenser av detaljplaneförslaget	33
Miljöaspekter	33
Sociala aspekter	34
Tolkning av detaljplan	34
Medverkande	35

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

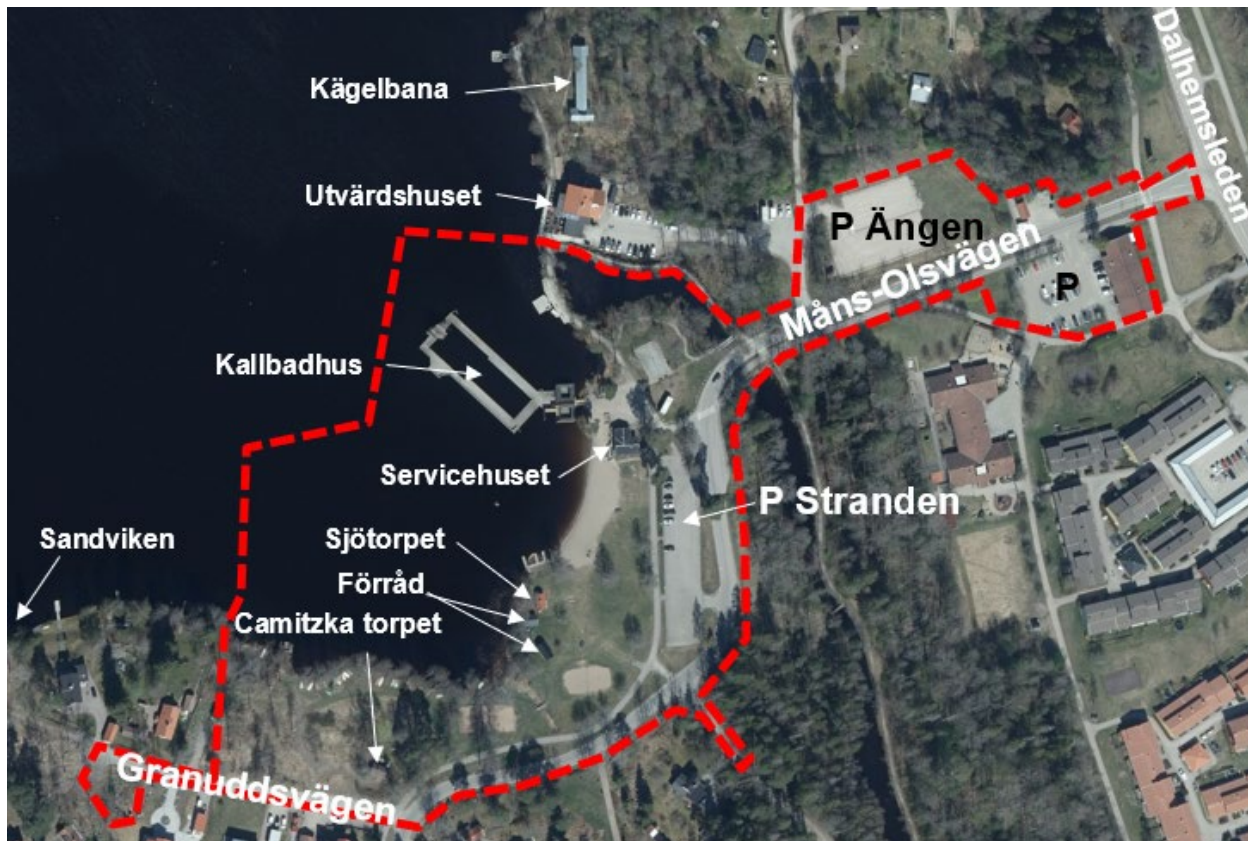
Inledning

Beskrivning av området

Den kommunala badplatsen Måns Ols-badet (även kallat Långforsbadet) vid sjön Långforsen cirka 2,5 km från Sala centrum är Salas största badplats. Badet har ett kallbadhus, volleybollplaner, handbollsmål, bouleplaner, uthyrning av trampbåtar och kanoter med mera samt ett servicehus med toaletter och kiosk.

Området är även ett populärt rekreationsområde med närliggande elljusspår, vandringsleder och cykelleder som passerar genom området.

Sandvikens badplats ligger även den vid Långforsen enbart några hundra meter västerut och norr om Måns Olsbadet ligger värdshuset Måns Ols Utvärdshus.



Figur 2. Visar byggnader och anläggningar vid planområdet.

Detaljplanens syfte är att utveckla Måns Ols området till ett tillgängligt och attraktivt rekreationsområde. Detaljplanen ska möjliggöra uppförande av ett nytt servicehus som ska anpassas till platsens rekreativa värden och värdefulla kulturmiljöer.

Gällande detaljplan är väldigt styrd i sin utformning och försvårar prövning av lov och framtida utveckling. Syftet med detaljplanen är därmed att ta fram en detaljplan som tydligt beskriver hur området ska nyttjas och utvecklas men med utrymme för viss flexibilitet.

Detaljplanen ska också pröva en förändrad användning av fastigheterna Butiken 1 och 2.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Lägesbestämning, areal och markägförhållanden

Detaljplanen omfattar ett område vid Måns Ols badområde vid Långforsen i den västra delen av Salas tätort, cirka 3 km från centrum.

Planområdet är cirka 6 hektar och omfattar del av fastigheterna Silvergruvan 1:4, Silvergruvan 1:5, Silvergruvan 1:1, Kristina 4:2, Butiken 1 och 2. Alla fastigheter utom Butiken 1 ägs av Sala kommun. Butiken 1 ägs av Salabostäder AB.

Planprocessen

Planprocessen bedrivs med standardförfarande i enlighet med Plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900). Plan- och bygglagen lägger stor vikt vid att planarbetet genomförs så att medborgare får vara delaktiga och ges möjlighet att påverka planeringen i en planprocess.



Samråd

Planarbetet inleds med att ett förslag till detaljplan upprättas. Förslaget skickas ut på samråd till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré. De synpunkter som lämnas från fastighetsägare och andra sakägare samt hyresgäster, organisationer, myndigheter med flera redovisas i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter. Samråd skedde under tiden 2021-07-05 – 2021-09-05.

Granskning

Det eventuellt reviderade planförslaget skickas ut till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré och på kommunens hemsida. De synpunkter som kommer in under utställningen redovisas i ett utlåtande. Utlåtandet innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter. Granskning skedde under tiden 2022-11-28 – 2022-12-20.

Antagande

Planförslaget överlämnas till kommunfullmäktige för antagande. Innan ärendet kommer upp i fullmäktige bereds det i kommunstyrelsen. Om inte planen överklagas får den Laga Kraft inom tre veckor.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

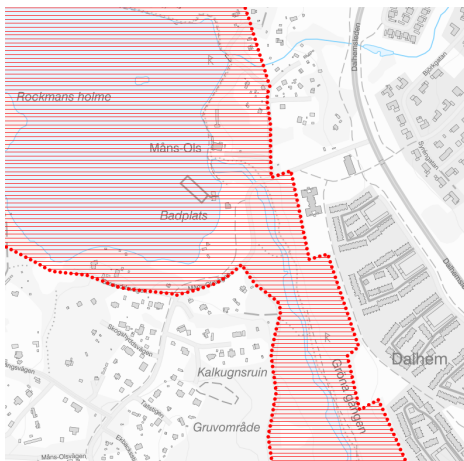
Överklagande

Antagandet kan överklagas inom tre veckor från den dag beslutet om antagande satts upp på kommunens anslagstavla. De som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda har rätt att överklaga planbesluten. I första hand är det sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer. Överklagandet prövas av Mark- och miljödomstolen.

Tidigare ställningstaganden

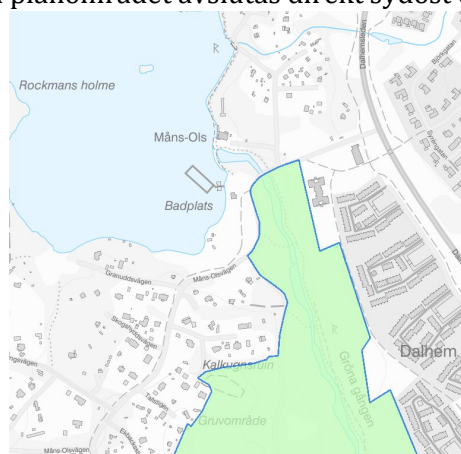
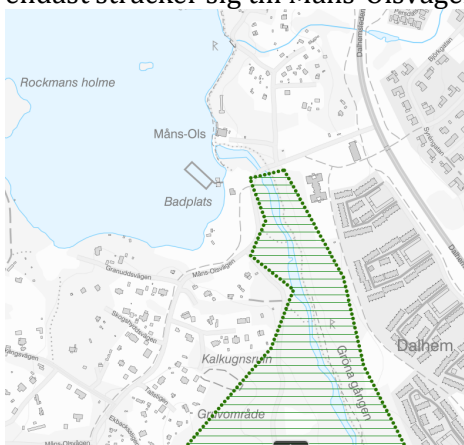
Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården Sala silvergruva och Sala bergstad (U16).



Figur 3. Riksintresse för kulturmiljövård

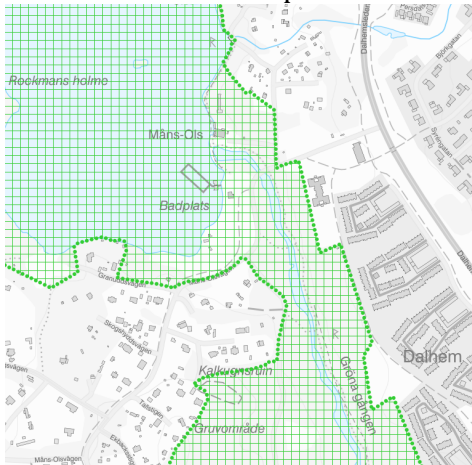
Planområdet ingår även i kalkområdet vid Sala och Långforsens riksintresse för naturvård (NRO19014). Den norra delen av Salakalken är också utpekad som Natura 2000 enligt habitatdirektivet. Natura 2000-områden är även riksintressen. Dessa intressen berörs endast delvis då de endast sträcker sig till Måns-Olsvägen och planområdet avslutas direkt sydöst om vägen.



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Figur 4. Riksintresse för naturvård Figur 5. Natura 2000-område

Salakalken är också utpekad som riksintresse för friluftsliv (FU12).

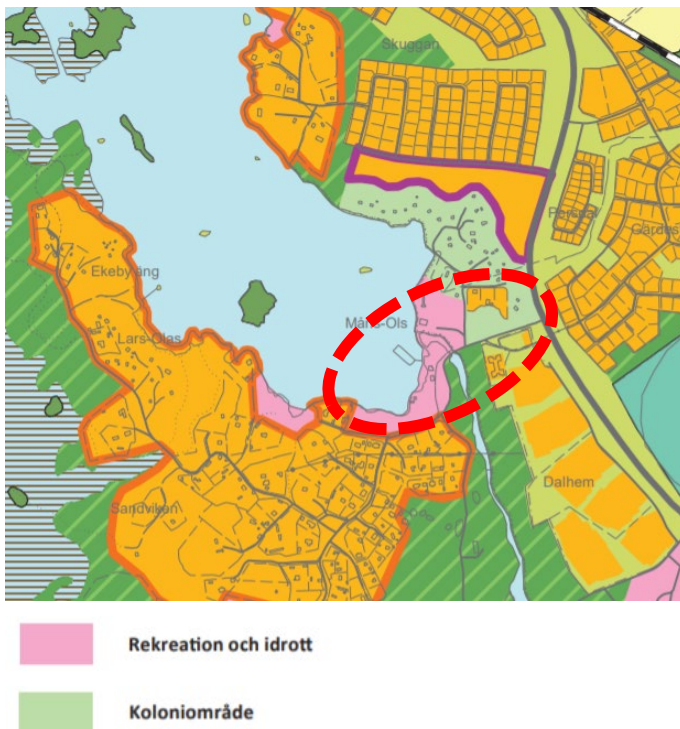


Figur 6. Riksintresse för friluftsliv

Översiktliga planer

Gällande översiktsplan pekar inte ut Måns Ols-området särskilt, men säger att natur- och grönområden med närhet till bebyggelse och med god tillgänglighet ska värnas.

I fördjupad översiktsplan *Plan för Sala stad* är marken utpekad som området för rekreation och idrott samt koloniområde.



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

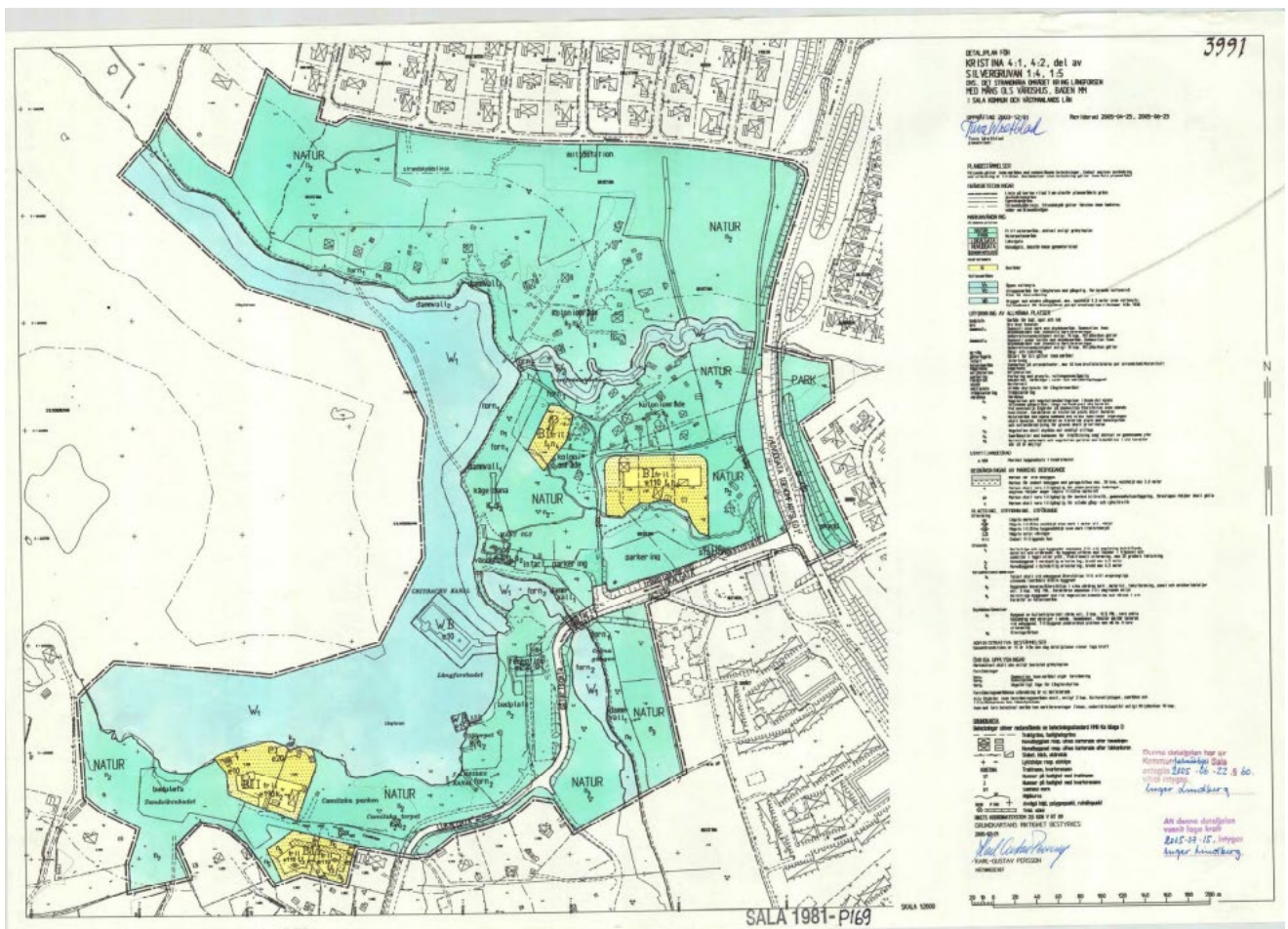
Figur 7. Del av den fördjupade översiktsplanen för Sala stad. Aktuell område markerat med röd cirkel.

Detaljplaner

Området omfattas av detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, del av Silvergruvan 1:4, 1:8 som fick laga kraft 2005-07-15. Genomförandetiden för denna gällande detaljplan gick ut 2020-07-15.

Största delen av planområdet är reglerat som Natur, Fritt naturområde, skötsel enligt gröntypplan. En större reception, förening, café- och omklädningsbyggnad tillåts invid den nuvarande servicehusen. Bryggor med mindre påbyggnader tillåts i delar och kallbadhuset tillåts återuppföras. Detaljplanen reglerar också flera mindre detaljer och är väldigt styrd i sin utformning. Den gällande detaljplanen omfattar ett större område än vad nya detaljplanen omfattar, så delar av den kommer fortsätta gälla. Vissa bestämmelser som kommunen är nöjda med kommer att finnas med i den nya detaljplanen som tas fram.

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.



Figur 8. Gällande detaljplan, Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, del av Silvergruvan 1:4, 1:8.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Miljöbedömning

En undersökning för miljöbedömning har gjorts av Plan- och utvecklingsenheten. Med utgångspunkt i undersökningen gör kommunen bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte innebär sådan betydande miljöpåverkan som anges i 5 § miljöbedömningsförordningen att en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap 3 § miljöbalken behöver genomföras.

Länsstyrelsen har 2021-04-15 i sitt yttrande meddelat att de delar kommunens bedömning.

I yttrandet framför länsstyrelsen även ett antal synpunkter till stöd för det fortsatta planarbetet. De påpekar bland annat att kommunen behöver utreda och beskriva hur planförslaget kan komma att påverka berörda riksintressen. Ett nytt servicehus ska utformas och placeras så att den anpassas till miljön och inte medför negativ inverkan på riksintresset för kulturmiljövårdens motivering och uttryck.

Länsstyrelsen framför också att strandskyddet återinträder under den nya planprocessen och att det är viktigt att säkerställa att förutsättningarna för allmänhetens tillträde samt förutsättningarna för djur och växtarters livsvillkor är goda.

Länsstyrelsen anser att dammsäkerheten bör ses över och hanteras i det fortsatta planarbetet.

Då planområdet gränsar direkt mot Natura 2000-området behöver kommunen undersöka och beskriva hur planförslaget kan komma att påverka Natura 2000-området.

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att det genomförs en naturvärdesinventering över alla naturmarker i området samt att det sker en inventering gällande fåglar och fladdermöss.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör säkerställa och skapa möjligheter för biologisk mångfald samt goda spridningsvägar för förekommande arter.

Länsstyrelsen vill informera om att det kommer att krävas arkeologiska åtgärder i samband med markingrepp.

Skyddad natur

Kalkområdet vid Sala och Långforsen är riksintresse för naturvård (NRO19014) och den norra delen av Salakalken är också utpekad som Natura 2000 enligt habitatdirektivet (SE0250170).

Som underlag för bedömning av detaljplanens påverkan på Natura 2000-området har ett särskilt PM tagit fram som också beskriver de värden som finns i den delen som ligger närmst planområdet, *PM Detaljplan Måns ols: Bedömning av påverkan på närliggande natura 2000-område 2022-02-16*.

Salakalken är ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet, främst i syfte att bevara dess kalkhällmarker och den hotade arten hällebräcka. Områdets naturvärden är starkt knutna till den kalkrika marken, till exempel i form av biotoper som gles kalktallskog, örtrika gransko-
gar, kalkhällar, ädellövskog och rikkärr, samt i form av en rik flora och förekomst av flera sällsynta marksvampar.

Flera Natura 2000-naturtyper har identifierats inom området. Av dessa finns partier med näringsrik granskog, lövsumpskog och taiga (västlig taiga) inom den del av Natura 2000-området som angränsar till planområdet. Utöver hällebräcka pekas arterna större vattensalamander och

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

käppkrokmosa ut i bevarandeplanen som förkommande och viktiga att bevara inom Natura 2000-området.

Fynd av 19 olika naturvårdsarter har rapporterats in under perioden 1 januari 2001 – 14 december 2021 inom den del av Natura 2000-området som angränsar till planområdet.

I *PM Detaljplan Måns ols: Bedömning av påverkan på närliggande natura 2000-område 2022-02-16* görs en bedömning av risk för påverkan på arter och naturtyper inom natura 2000-området. De påverkansfaktorer som bedömts är gödsling, spridning av aska och kalkning förändrar de fysiska och kemiska förutsättningarna i området, förändring av områdets hydrologi, buller, negativ påverkan på naturtyper samt negativ påverkan på enskilda arter.

I den samlade bedömningen framgår att de åtgärder som skulle kunna medföra betydande påverkan på området, såsom bygg-, schakt- och grävarbeten, kommer att ske utanför Natura 2000-området och under en avgränsad tid. Sådana åtgärder bedöms kunna medföra försumbar negativ påverkan på fågellivet i Natura 2000-områdets norra del genom tillfälliga ökning av bullernivåer. Detaljplanen bedöms inte medföra någon negativ påverkan på områdets hydrologi eller näringsstatus. Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen inte medföra betydande påverkan på Natura 2000-områdets naturvärden.

En åtgärd som inte regleras i detaljplanen men som skulle kunna leda till ytterligare begränsning av påverkan är om speciellt bullrande verksamhet kan ske utanför fåglars häckningssäsong (1 april – 31 juli).

Planområdet berörs också av området där särskilda bestämmelser om anmälningsskyldighet för samråd enligt 20 § Naturvårdslagen gäller, *Kalkområdet vid Sala*. Det området som ingår i planområdet är endast del av Måns-Olsvägen och bedöms inte föranleda behov av särskilt samråd med Länsstyrelsen.

Kommunala beslut i övrigt

Ledningsutskottet beslutade 2020-11-25 § 197 att uppdra till plan- och utvecklingsenheten att upprätta en ny detaljplan för Måns Ols Badområde.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

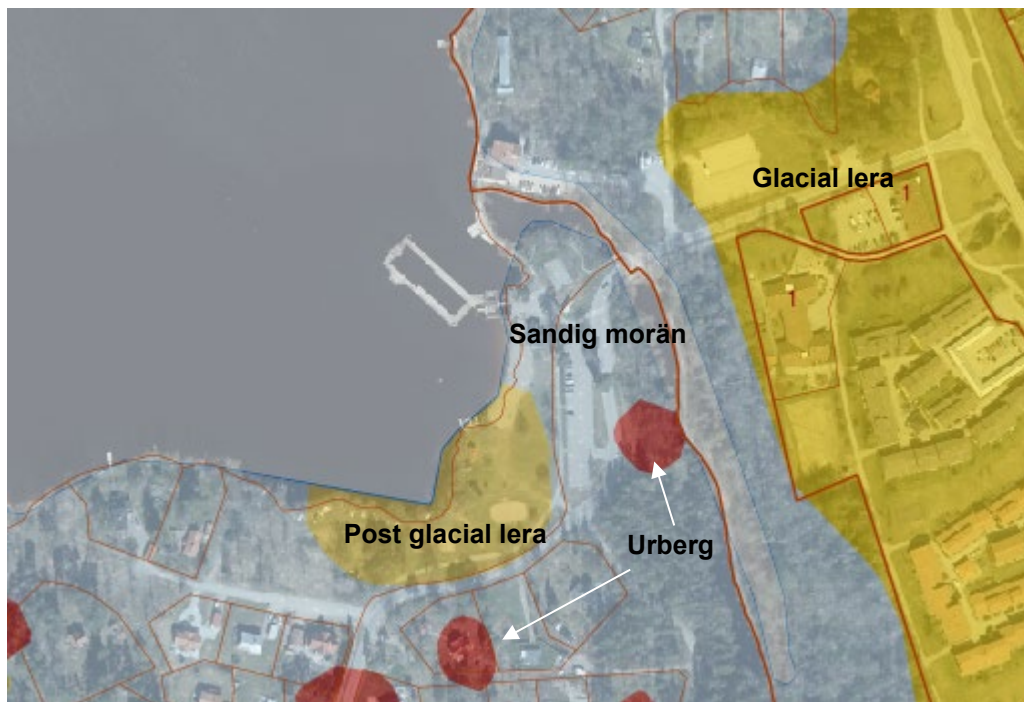
Planeringsförutsättningar och förändringar

Mark och geoteknik

Förutsättningar

I den östra delen av planområdet ligger marknivån kring +60 meter. Måns-Olsvägen sluttar upp till infarten till Utvärdshuset för att komma över dammvallen och där är nivån kring +65 meter. Området fortsätter svagt upp och parkeringen bredvid stranden ligger på omkring +67 meter för att sedan sluta ner mot vattnet där vattennivån ligger kring +65 meter. Måns-Olsvägen sluttar sedan fortsättningsvis svagt upp och vid Granuddsvägen ligger marknivån kring +70 meter.

Ingen särskild geoteknisk utredning har tagits fram tillsammans med detaljplanen men enligt SGU översiktliga kartering av jordarter så omfattar det östra delen av planområdet av glacial lera för att sedan i väster övergå till sandig morän. Den södra delen av stranden bedöms omfattas av post glacial lera samt en mindre del av Måns-Olsvägen av urberg.



Figur 9. SGU översiktliga kartering av jordarter (<https://apps.sgu.se/geokartan>)

Förändringar

Planområdet bedöms lämplig att förse med de verksamheter som detaljplanen medger. Inför byggnation av nytt servicehus bör särskild undersökning genomföras för att säkerställa att lämplig grundläggningsmetod används.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Naturmiljö

Förutsättningar

Kalkområdet vid Sala och Långforsen riksintresse för naturvård. Den norra delen av Salakalken också är utpekad som Natura 2000, se tidigare beskrivning.

Salakalken är också utpekad av länsstyrelsen som skoglig värdestrakt.

Höga naturmiljövärden finns också på och omkring dammvallarna.

I gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) finns en bestämmelse som omfattar stora delar av planområdet som lyder: Naturområde med öppna samband och olika funktioner insprängda skall bevaras. Karaktären av historisk plats med kanalsystem och vattenförsörjning för gruvan skall prioriteras (n₂)

Då huvuddelen av planområdet ligger mindre än 100 meter från strandlinjen omfattas dessa av strandskydd. Strandskyddet kommer att behöva upphävas inom vissa delar i detaljplanen.

Längs Måns-Olsvägen finns idag en allé med trädrader av rödek på båda sidor av vägen som planerades för att utforma en trevligare entré till området. Om det finns risk för att något av träden skadas krävs biotopskyddsdispens från Länsstyrelsen.

Förändringar

De förändringar som medges i detaljplanen bedöms som relativt små och bedöms inte påverka något av de utpekade naturvärdena i någon större utsträckning.

Detaljplanen möjliggör en utökning av parkeringen på ängen i planområdets norra del. Det området som kommer tas i anspråk är en öppen gräsyta som inte innehåller några kända naturvärden. Vid tillskapande av en ny infart till parkeringen vid ängen bredvid återvinningsstationen kan ett träd i allén behöva flyttas. Om detta behov uppkommer kommer biotopskyddsdispens sökas hos Länsstyrelsen. Allén ingår i användningen gata och föreslås vara kvar då den är i enlighet med detaljplanens syfte om att skapa ett attraktivt område.

Planområdet är ett bra habitat för både fåglar och fladdermöss. För att minska ljusföroreningar som kan påverka fladdermöss och andra nattlevande organismer reglerar detaljplanen att belysningsarmaturer ska utformas skärmande och nedåtriktade.

Strandskyddet föreslås upphävas för delar av planområdet. Detta gäller för all kvartersmark och vattenområden med bestämmelser W₂, W₃, W₄. För allmän plats föreslås strandskyddet upphävas för områden med bestämmelser GATA, GCVÄG, P-plats, servicehus₁, r₁, k₁. Strandskyddet föreslås i övrigt att behållas för användningarna NATUR och PARK. Åtgärder inom dessa områden prövas genom strandskyddsdispens.

Skälen till upphävandet har flera motiv enligt de motiv som anges i Miljöbalken.

- Delar av området är redan idag ianspråktagna till exempel gator, gång- och cykelvägar, parkeringsytor samt all kvartersmark och saknar betydelse för strandskyddets syften (Miljöbalken 7 kap § 18 c punkt 1).

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

- Delar av de användningar som möjliggörs i detaljplanen behöver ligga vid eller i vatten för sin funktion och de är till exempel bryggor, kallbadhus samt områden med bestämmelsen r_1, k_1 (Miljöbalken 7 kap § 18 c punkt 3).
- För de övriga delar av detaljplanens användningar som inte inryms i något ovan sker upphävandet med hänsyn till att det är ett väsentligt allmänt intresse som inte kan tillgodoses på annan plats som tillgodoses till exempel det nya servicehuset som inte inryms i punkterna ovan (Miljöbalken 7 kap § 18 c punkt 5).

Detaljplanen säkerställer sedan att allmänheten får tillgång till området genom att det blir allmän plats till största del. Påverkan på växt- och djurlivet bedöms heller inte som påtagligt. Sammantaget bedöms ett upphävande vara i enlighet med strandskyddets syfte.

Planbestämmelser

Allmän plats

NATUR – Naturområde

PARK - Parkområde

Upphävande av strandskydd

a_1 – Strandskyddet är upphävt

Upphävande av strandskydd (Egenskapsbestämmelser för all allmän plats)

Strandskyddet är upphävt. Detta gäller GATA, GCVÅG, P-PLATS.

Utformning av allmän plats (Egenskapsbestämmelse för all allmän plats)

Belysningsarmaturer ska utformas skärmande och nedåtriktade

Upphävande av strandskydd (Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark)

Strandskyddet är upphävt.

Utformning (Egenskapsbestämmelse för all kvartersmark)

Belysningsarmaturer ska utformas skärmande oh nedåtriktade

Upphävande av strandskydd (Egenskapsbestämmelser för all vattenområde)

Strandskyddet är upphävt. Detta gäller W_2, W_3 och W_4 .

Friluftsliv och rekreation

Förutsättningar

Området är idag viktigt för friluftsliv och rekreation under hela året. Området är i gällande översiktsplan utpekade som rekreationsområde. Gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) reglerar hela området som allmän plats NATUR vilket möjliggör att området används för bland annat olika typer av rekreation och friluftslivsaktiviteter.

Salas kallbadhus finns idag på platsen och är en anläggning i området som används flitigt för olika typer av rekreation och friluftsliv under hela året.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Idag finns också fyra mindre områden med bryggor. Bryggorna är av olika storlek och karaktär och är alla tillgängliga för allmänheten.

På strandområdet i Camitzka-parken används strandkanten för uppläggning av småbåtar, privatpersoner kan helt fritt använda denna plats för denna funktion.



Figur 10 & 11. Två olika bryggor i planområdet

Förändringar

Ett av detaljplanen syften är att utveckla Måns Ols området till ett tillgängligt och attraktivt rekreativt område. Huvuddelen av planområdet regleras som allmän plats Natur eller Park för att säkerställa allmänhetens fortsatta möjlighet att nyttja området samt att det behåller sin naturkaraktär.

Genom att den befintliga parkeringen vid stranden tas bort och ett nytt servicehus tillåts uppföras på den yta som tidigare var parkering alternativt söder om nuvarande parkeringsplats, säkerställs att ett större område kan användas för rekreation.

Användningen park används för att tillgängliggöra området för rekreation och friluftsliv. En stor del av området är anlagt och kräver skötsel. Användningen är inte avsedd för bebyggelse, men komplement som behövs för platsens skötsel och bruk ingår i användningen, till exempel förråd kopplat till service- och skötselbehov, gång- och cykelvägar, planteringar, mindre lekplatser samt mindre ytor för bad, idrott, scener, toaletter m.m.

I planområdets södra del ligger Camitzka-parken och den är reglerad med användningen natur. Området är ett friväxande grönområde som inte är anlagt och har en annan karaktär än parkområdet i norr.

Den östra delen av strandområdet i Camitzka-parken tillåts för uppläggningsplats för småbåtar vilket är en funktion som redan idag pågår här. I den västra delen av detta område finns installationer vid stranden och i vattnet som inte får påverkas negativt.

Största delen av vattenområdet inom detaljplanen är reglerat som vattenområde (W_1). De olika anläggningarna som ligger i eller på vatten, kallbadhuset och de mindre bryggorna, regleras i detaljplanen med användningarna bryggor tillgängliga för allmänheten (W_2), kallbadhus (W_3) och bryggor med mindre påbyggnad som är tillgängliga för allmänheten (W_4).

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

En mindre byggrätt för till exempel en allmän bastu tillåts i användningen W₄, läs mer under rubriken Bebyggelseområden.

Planbestämmelser

Allmän plats

PARK – Parkområde

Vattenområde

W₁ – Vattenområde

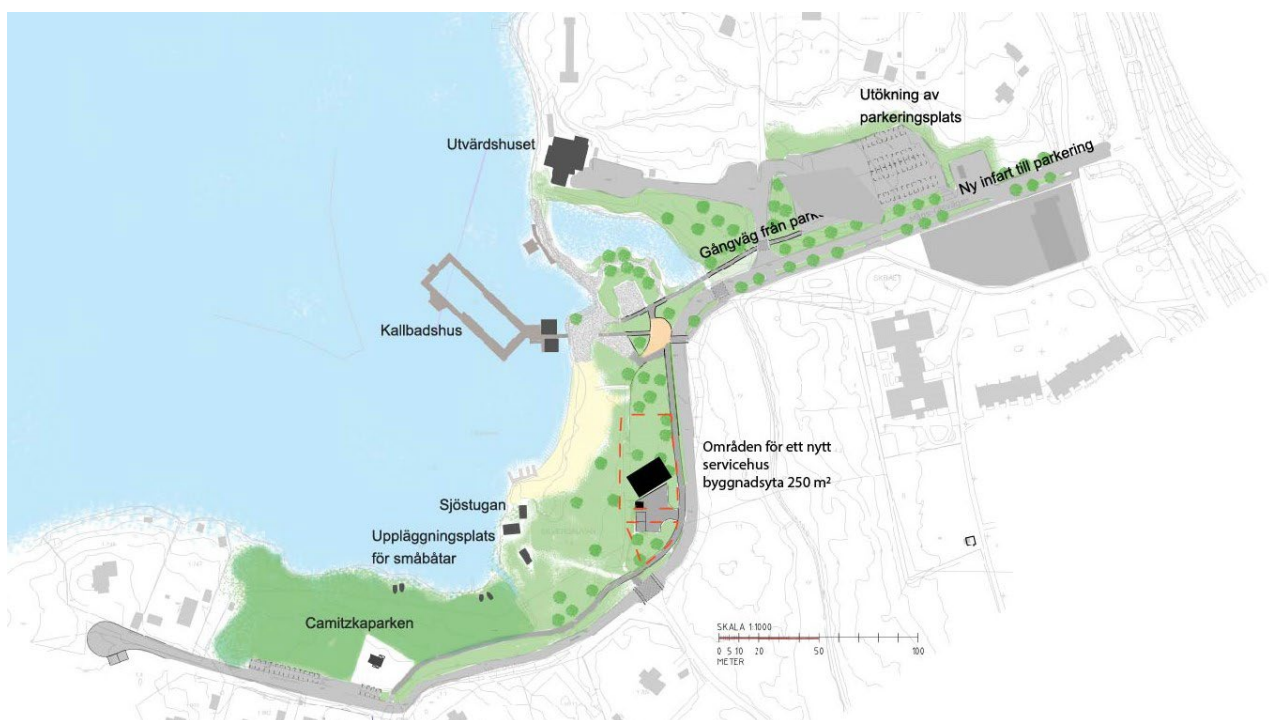
W₂ – Bryggor tillgängliga för allmänheten

W₃ – Kallbadhus. Kallbadhuset ska bibehållas till sin utformning

W₄ – Bryggor med mindre påbyggnad som är tillgängliga för allmänheten. Maximalt 15 kvadratmeter byggnadsarea och högsta nockhöjd 3,3 meter ovan vattenyta

Egenskapsbestämmelser

båt1 – Uppläggningsplats för småbåtar



Figur 12. Illustration som visar en möjlig utveckling av området. Inom röstreckat område är det möjligt att uppföra ett servicehus och svart streck motsvarar en yta på 250 kvadratmeter.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Kulturmiljö

Förutsättningar

Stora delar av området kring Långforsens har formats sedan 1500-talet med hänsyn till gruvans behov av vattenkraft. Höga kulturhistoriska värden finns i området med kärna kring Utvårdshuset. Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården Sala silvergruva och Sala bergstad.

Sjötorget och Camitzka torpet är två byggnader inom planområdet som är kulturhistoriskt värdefulla, läs mer om dem under rubrik Bebyggelseområden.

Inom området finns två registrerade fornlämningar Dammvallen (L2003:8339) och Heides kanal (L2021:2161). En färdväg finns också inom planområdet som är klassad som övrig kulturhistorisk lämning (L2003:8180).



Figur 13. Kända lämningar i närområdet. Utdrag ur fornsök (<https://app.raa.se/open/fornsok/>)

Förändringar

Planområde kommer till största del omfatta olika typer av allmänna platser. De förändringar som detaljplanen möjliggör bedöms inte leda till någon större påverkan på kulturmiljön om de utformas varsamt.

Den nya servicebyggnaden ska utformas med hänsyn till riksintresset för Sala silvergruva. Detta regleras genom egenskapsbestämmelser för allmän plats i plankartan. Uppförande av byggnader ska anpassas till omgivningen och utformas med hög arkitektonisk kvalitet (utformning₁). Byggnader inom egenskapsområdet för servicehus₁ ska utformas i samklang med befintlig bebyg-

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

gelse i riksintresset avseende volym, proportioner och placering (utformning₂). Fasaden på servicebyggnaden ska målas med röd slamfärg i NCS S 5040 Y80R eller gul slamfärg NCS S 3050 Y20R eller motsvarande. Snickerier ska målas i vit kulör (färg₁). Servicehuset ska förses med sadeltak för att passa in i befintlig byggnadsstruktur (tak₁). Takets material ska utföras i lertegel eller falsad bandplåt (tak₂). En bestämmelse som reglerar att takvinkeln ska vara mellan 18–35 grader (tak₃) används för att styra byggnader till en mer traditionell takutformning.

Även om inga kända lämningar påverkas av de åtgärder detaljplanen medger kommer ändå varje markingrepp kräva olika typer av arkeologiska åtgärder. Kontakt ska tas med Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion i god tid inför markingrepp för bedömning av behov och omfattning av arkeologiska åtgärder.

Planbestämmelser

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

utformning₁ – Byggnader ska utformas med hög arkitektonisk kvalité

Utformning₂ – Volym, proportioner samt placering ska utformas i samklang med befintlig bebyggelse i riksintresset

färg₁ – Fasaden ska målas med röd slamfärg i NCS S5040 Y80R eller gul slamfärg i NCS S 3050 Y20R eller motsvarande. Snickerier ska målas i vit kulör

tak₁ – Tak ska utformas av sadeltak

tak₂ – Taket ska utföras i rött lertegel eller svart falsad bandplåt med dubbel ståndfals

tak₃ – Takvinkeln ska vara mellan 18–35 grader

Förorenad mark

Förutsättningar

Inom Sala tätort har genomförda studier visat på förhöjda halter av framför allt bly och kadmium i marken. Orsak till föroreningarna är silvergruvan och de processer som använts för att förädla malmen därifrån.

Enligt Länsstyrelsen i Västmanland finns inga potentiellt förorenade områden i planområdet.

Förändringar

En anmälan om avhjälpande åtgärd med anledning av föroreningsskada enligt 28§ (1998:899) ska ha beslutats av Miljöenheten innan något arbete kan påbörjas.

Radon

Förutsättningar

Området är klassat som högriskområdet för radon.

Förändringar

Innan ny bebyggelse uppförs ska marken provtas och vid byggnation ska byggnader utformas radonsäkra. Frågan kommer att följas upp vid bygglovsprövningen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Bebyggelseområden

Förutsättningar

Inom området finns ett antal olika byggnader som beskrivs nedan.

Kallbadhuset

Det har funnits flera kallbadhus på platsen tidigare och det första kallbadhuset återfinns på en karta från 1855 och den byggnaden ersattes 1918 för att sedan ersättas igen 1938. Nuvarande kallbadhus invigdes 13 augusti 2011 som en replika av den byggnad som uppfördes 1938. Kallbadhuset är uppfört i funktionalistisk klassiserande stil och har blivit ett viktigt landmärke för Måns Ols-området och Sala kommun.



Figur 14. Kallbadhuset

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Servicehus

Ett servicehus med en mindre kiosk, toaletter och personalutrymmen finns i vid stranden sydöst om kallbadhuset. Byggnaden är sliten och i behov av att ersättas med en nybyggnad för att uppfylla kommunens behov i området.



Figur 15. Nuvarande servicehus.

Sjörtorpet

Just söder om badstranden finns två byggnader varav en är ett torp, "sjörtorpet" och den andra en mindre komplementbyggnad. Sannolikt är torpet ett gammalt gruvtorp och den äldsta byggnaden i planområdet. Det pågår en restaurering av torpet idag då dess ursprungliga utseende ska återskapas. I gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) omfattas byggnaden av rivningsförbud och har bestämmelser som säger att torpet vid ombyggnad ska återställas till sitt ursprungliga utseende. För komplementbyggnaden finns ingen reglering.



Figur 16. Sjörtorpet och komplementbyggnad.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Camitzka torpet

I den södra delen av planområdet finns "Camitzka torpet" som ligger i det som kallas Camitzka-parken. Byggnaden är uppförd i 1920-talsstil och är i kommunens ägo och hyrs ut som sommarhus. I gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) omfattas byggnaden av rivningsförbud och har bestämmelser som säger att byggnaden ska bevaras/återställas i sina särdrag beträffande material, takutformning, panel och snickeridetaljer samt ska karaktären anpassas till omgivande miljö.

Förråd

Söder om Sjötorpet står en tillfällig förrådsbyggnad.

Bryggpåbyggnad

I gällande detaljplanen (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) finns en mindre byggrätt på vattnet norr om Sjötorpet. Det tillåts bryggor med en påbyggnad på 15 m² och högsta nockhöjd 3,3 meter ovan vattenytan.

Butiken 1

I den östra delen av planområdet på fastigheten Butiken 1 ligger idag en byggnad som används som verkstad. Denna byggnad är i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) reglerad för Handelsändamål.

Förändringar

Kallbadhuset

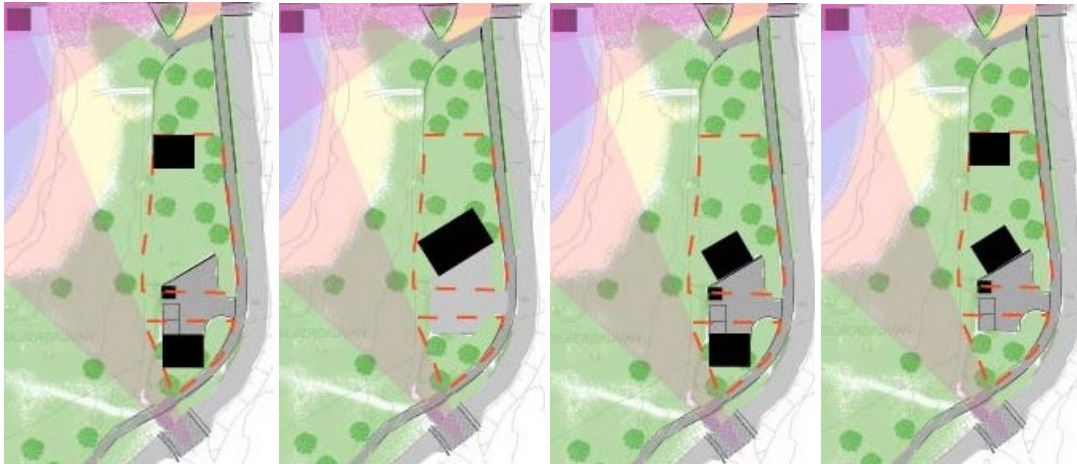
Användningen W₃ reglerar området som Kallbadhus och att kallbadhuset ska bibehållas till sin utformning och vid renovering ska förlagan från 1938 efterliknas.

Servicehus

Det befintliga servicehuset kommer att rivas och ersättas med en ny större byggnad alternativt flera mindre. I detaljplanen föreslås två områden där det är möjligt att placera nya byggnader, ett i den norra delen av det som idag är parkering och det andra i den södra delen av det som idag är parkering.

Kommunen har utrett hur olika placeringar inom delar av planområdet skulle kunna påverka värdena i området och har kommit fram till att det är en tillräcklig anpassning till miljön att placera byggnader en eller flera byggnader inom något om de föreslagna områdena.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten



Figur 17. Redovisar några olika möjligheter till byggnation inom områden med bestämmelsen servicehus₁, observera att byggnad eller byggnader också kan placeras på andra sett.

Dessa områden regleras i planen med bestämmelsen servicehus₁. Med servicehus menas i denna detaljplan en byggnad som behövs för att tillgodose de behov av service som finns i området, det skulle till exempel kunna vara toaletter, omklädningsrum, café, kiosk, personalutrymmen, förråd, samlingslokal eller likande.

Ett eller flera servicehus får uppföras inom något av de två områdena med bestämmelsen servicehus₁. De nya servicehusen får uppföras med en maximal total byggnadsarea om 250 m² (yta₁) och en högsta byggnadshöjd på 4,5 meter (höjd₁). Den maximala byggnadsarean omfattar båda delområdena tillsammans. Detaljplanen reglerar också att byggnaden ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Utformningen ska anpassas till omgivningen, och höga krav på utformningen måste ställas i bygglovsskedet. En antikvariskt sakkunnig bör medverka.

I utformningen och placeringen av servicehus ska särskild hänsyn tas till siktlinjer i omgivningen. Långa sammanhängande byggnader riskerar att skapa oönskade barriärer mellan väg och vatten, vilket skulle påverka omgivningen negativt. Dels för hur platsen upplevs visuellt av förbipasserande och allmänhetens upplevelse av platsens tillgänglighet, men även vad gäller säkerheten för badgäster. Det är viktigt att badet blir en välkomnande och trygg plats.

Sjötorpet

Sjötorpet regleras med rivningsförbud (r₁) och bestämmelsen som säger att ursprungligt utseende ska bevaras (q₁) då det är en äldre gruvstuga som är viktiga för områdets gestaltning och historia

För torpets komplementbyggnad söder om själva torpet inför varsamhetsbestämmelse som säger att byggnaden ska anpassas omkringliggande miljö och ska bibehållas till sin utformning (k₁).

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Camitzka torpet

Då byggnaden hyrs ut som sommarhus gör får denna byggnad och den hemfridszon som finns idag på platsen användningen uthyrningsstuga (O₁). byggnaden regleras med rivningsförbud (r₂) och med bestämmelser som säger att den ska bevaras/återställas i sina särdrag beträffande material, takutformning, panel och snickeridetaler samt ska karaktären anpassas till omgivande miljö(q₂).

Förråd och andra komplement inom Park och Natur

Inom användningarna Park och Natur tillåts mindre komplement till användningar för drift och skötsel. Det innebär att mindre förråd och likande tillåts inom delar av dessa användningar.

Bryggpåbyggnad

En mindre påbyggnad inom användningen W4 föreslås få finnas kvar för till exempel ett båthus, bastu eller likande. Byggnaden föreslås begränsas till 15 m² byggnadsarea och högsta nockhöjd 3,3 meter ovan vattenytan, vid normalvattenstånd.

Butiken 1

Byggnaden föreslås i detaljplanen få en bredare användning i form av Centrum och Verksamheter. Byggnaden som tillåts får ha en högsta byggnadshöjd om 4,5 meter.

Granuddsvägen

Vid granuddsvägen i planområdet sydvästra del regleras ett område med kvartersmark för Bostäder (B). Området är i gällande detaljplan planlagt för allmän gång- och biltrafik men idag in-
språktaget av fastigheterna längs med Granuddsvägen. Förutom en mindre förrådsbyggnad är området inte bebyggt i dagsläget. Hela området med kvartersmark kommer att regleras med marks om inte får bebyggas. Fastighetsgränserna kommer att justeras och en lantmäteriförrättning har ansökts. Justeringen bedöms inte påverka Granuddsvägen utformning negativt.

Planbestämmelser

Allmän plats

Park – Park

Kvartersmark

B - Bostäder

O₁ – Uthyrningsstuga

C – Centrum

Z – Verksamheter


Vattenområde

W₃ – Kallbadhus. Kallbadhuset ska bibehållas till sin utformning

W₄ – Bryggor med mindre påbyggnad tillgängliga för allmänheten. Maximalt 15 kvadratmeter byggnadsarea och högsta nockhöjd 3,3 meter ovan vattenyta.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Egenskapsbestämmelse

 - Marken får inte förses med byggnad

servicehus₁ - Med servicehus menas i denna detaljplan en byggnad som behövs för att tillgodose de behov av service som finns i området, det skulle till exempel kunna vara toaletter, omklädningsrum, café, kiosk, personalutrymmen, förråd, samlingslokal eller likande.

yta₁ - Byggnader får maximalt uppgå till 250 m² totalt för båda områdena som omfattas av bestämmelsen.

höjd₁ - Högsta byggnadshöjd är 4.5 meter

q₁ - Ursprungligt utseende ska bevaras

r₁ - Byggnad får inte rivas

k₁ - Byggnaden ska anpassas till omkringliggande miljö och ska bibehållas till sin utformning

h₁ - Högsta byggnadshöjd är 4, 5 meter

q₂ - Byggnadens utseende vad gäller material, takutformning, panel och snickeridetaljer ska bevaras. Utformningen ska anpassas till omgivande miljö

r₂ - Byggnad får inte rivas

Gator och trafik

Förutsättningar

Planområdet sträcker sig från Dalhemsleden i öster, längs med Måns-Olsvägen till Granuddsvägen i sydväst. Hastighetsgränsen på Måns-Olsvägen är 40 km/tim inom planområdet.

En trafikutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen, *Måns Ols-badet i Sala, trafikutredning till detaljplan, WSP, 2020-12-18*. Trafikmätningar är gjorda i området för att ge en nulägesbild över trafiksituationen ser ut.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten



Figur 18. Trafikmätningar på Måns-Olsvägen 2018 och 2020.

Trafiken i området består delvis av besökande till badet och utvårdshuset men även av trafik till och från bostadsområdena i omgivningen.

Måns-Olsvägen är i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, del av Silvergruvan 1:4, 1:8*) reglerad som Lokalgata medan Granuddsvägen har användningen natur och bestämmelser om att marken ska vara tillgänglig för berörd biltrafik, gemensamhetsanläggning samt tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Någon gemensamhetsanläggning för gatan har aldrig skapats.

Förändringar

Detaljplanen föreslås reglera Måns-Olsvägen och Granuddsvägen som allmänplats gata. Då allmänna parkeringsplatser är tänkt att uppföras vid Granuddsvägen planläggs den som allmänplats. I slutet av Granuddsvägen uppförs en vändplats.

Mindre del av infarten till Utvårdshuset ingår i detaljplanen och regleras som gata för att säkerställa utfarten till parkeringen vid ängen.

Trafikutredningen tittade på en åtgärd där Måns-Olsvägen förbi badet stängdes av för trafik helt eller under sommarperioden. Detta är inget som detaljplanen valt att reglera eller tvinga fram. Kommunen har dock möjlighet genom lokala trafikföreskrifter prova att göra en tillfällig stängning under sommaren för att prova hur det fungerar.

Planbestämmelser

Allmän plats

GATA- Gata

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Parkering

Förutsättningar

På ett flertal platser i området finns det möjlighet att parkera bilar. Parkeringen vid stranden rymmer cirka 55 bilar och var i samband med att gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) tänkt att plockas bort så den ligger idag på användningen Natur. Parkeringen vid ängen rymmer cirka 60 bilar och är i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) Natur med bestämmelsen parkering, i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) finns möjlighet att utöka parkeringen österut.

Ingen av dessa parkeringsplatser har markerade platser eller rutor vilket kan leda till att platserna blir färre i verkligheten.

Söder om Måns-Olsvägen på fastigheten Butiken 2 finns en parkeringsplats med cirka 30 platser som är öppen för allmänheten, denna parkeringsplats är i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) reglerad som kvartersmark parkering. Ett vägservitut (officialservitut 1981–2020/54.1) om att nyttja vägen till allmän utfartsväg finns till förmån till Butiken 2. Vägservitutet belastar Butiken 1.

I gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) var det tänkt att ca 10–15 parkeringsplatser skulle anordnas längs Granuddsvägen och Camitzka parken samt att parkeringsplats för rörelsehindrad skulle anordnas längst in på Granuddsvägen. Detta har aldrig genomförts.

Under vissa perioder kan alla parkeringar vara upptagna då kan fordon stå även på gräsytor längs Måns-Olsvägen vilket leder till trafiksäkerhetsbrister.

Cykelparkering finns vid badet vid Servicehuset.

Förändringar

Då parkeringen vid stranden ska ersättas så tillskapas motsvarande platser på andra platser inom området. Parkeringen vid ängen föreslås utökas österut (P-plats). Parkering för återvinningsstationen, som finns norr om Måns-Olsvägen, någon gång i framtiden inte längre har någon funktion så kompletteras användningen i detaljplanen med planbestämmelsen parkering (P). I dagsläget finns inget kommunalt önskemål om att den plockas bort eller flyttas. Ställplatser för exempelvis husbilar kan anordnas inom (P-PLATS).

De parkeringsplatser som aldrig genomförts vid Granuddsvägen föreslås till viss del att anläggas i gaturummet. För att inte inbjuda till större sammankomster efter Granuddsvägen föreslås en parkeringslösning där längsgående parkeringar separeras av refug, plantering eller liknande. Det är möjligt att anlägga tre parkeringsfickor med två platser var längs Granuddsvägen. Det totala antalet parkeringsplatser i området föreslås motsvara det antalet platser som finns idag.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Parkering för rörelsehindrade ska finnas i området och är tänkta att placeras i anslutning till ett nytt servicehus. Personalparkering kan också eventuellt finnas vid det nya servicehuset. En avlastningszon föreslås också anläggas i anslutning till det nya servicehuset för att underlätta avlastning nära badområdet.

Parkeringen söder om Måns-Olsvägen på fastigheten Butiken 2 regleras som allmänplats parkeringsplats (P-plats) och skulle kunna utökas något vid behov.

När detaljplanen genomförs och parkeringen vid stranden plockas bort bör gatan utformas så att den förhindrar att olovligparkering sker ut med gatan. Vid detaljprojektering bör säkerställas att området kring den nuvarande parkeringen och Måns-Olsvägen fortsatt kan nyttjas vid evenemang till exempel Triathlontävlingen Sala Silverman.

Planbestämmelser

Allmän plats

P-plats – Parkeringsplats

Kvartersmark

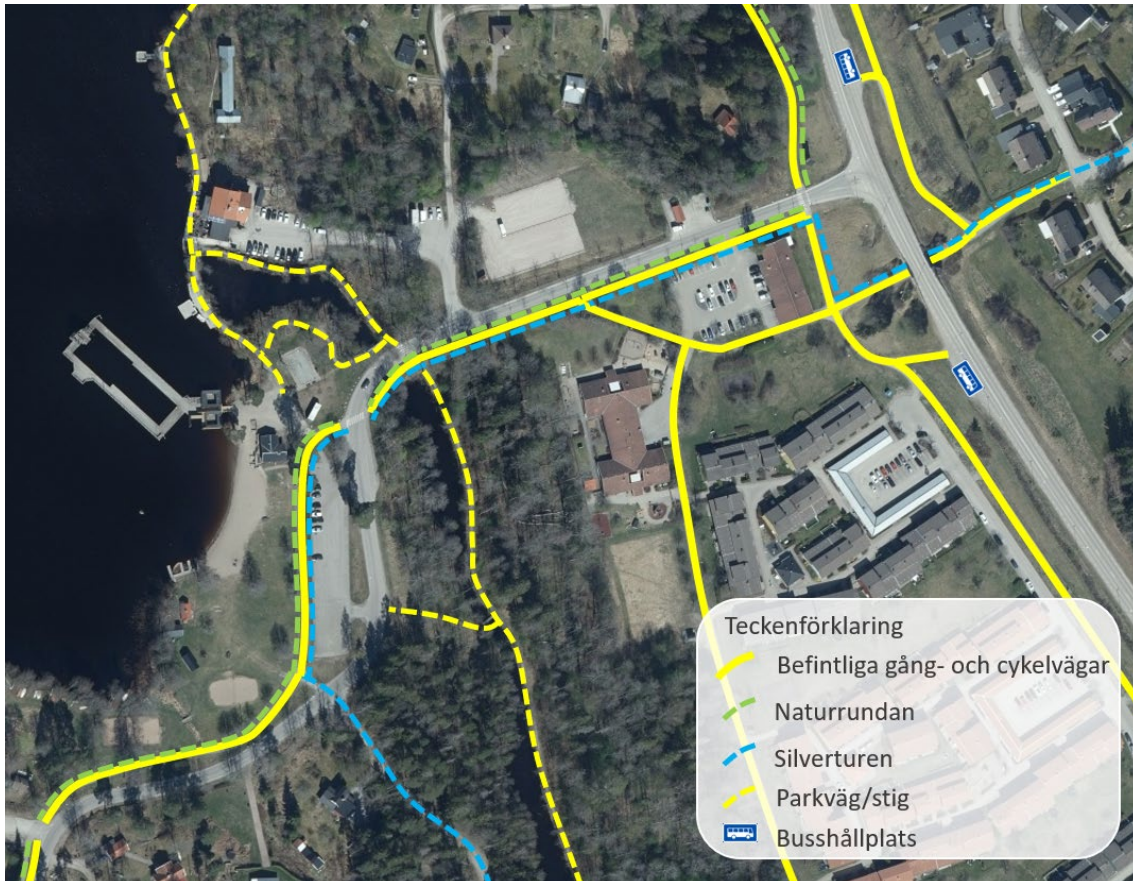
P – Parkering

Gång och cykel

Förutsättningar

Det finns gång- och cykelvägar till badområdet österifrån, söderifrån och norrifrån förbi badområdet går också två utpekade cykelleder (Silverrundan och Naturrundan).

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten



Figur 19. Befintliga gång- och cykelvägar, cykelleder och stigar i området.

Förändringar

Då parkeringen vid stranden ska plockas bort kommer den gång- och cykelväg som idag finns mellan parkeringen och stranden flyttas. Den föreslås placeras i parkmarken mellan det nya servicehuset och Måns-Olsvägen, för att skapa ett större grönområde närmst stranden för rekreation.

En mindre parkväg föreslås från parkeringen vid ängen upp till stranden för att öka trafiksäkerheten för gående som parkerat sin bil vid parkeringen vid ängen.

Planbestämmelser

Allmän plats

PARK - Park

GCVÄG – Gång- och cykelväg

Kollektivtrafik

Förutsättningar

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

På Dalhemsleden finns en busshållplats, Måns-Olsvägen, som trafikeras av busslinje 63 samt den anropsstyrda linjen Silverlinjen. Linje 63 trafikerar området några gånger per dag, ett fåtal gånger på lördagar och inga resor görs på söndagar.

Förändringar

För att öka tillgängligheten till badområdet vore det positivt om en kollektivtrafiklösning med buss passerar badet på Måns-Olsvägen. Det är möjligt att inom användningen gata ordna en hållplats vid badet.

Tillgänglighet och trygghet

Förutsättningar

Kommunen har via medborgare fått reda på att en känsla av otrygghet kan upplevas kvällstid i området, det gäller framför allt området vid parkeringen vid stranden. Framtida planering av området behöver ta hänsyn till detta och sträva efter att minska den upplevda otryggheten. Gångbanor bör vara väl upplysta och undanskymda ytor bör undvikas för att göra platsen mindre attraktiv för olaglig verksamhet. Servicehus, cykelparkering och parkering för rörelsehindrade bör placeras så nära vägen som möjligt för att de inte ska bli siktskymmande föremål mellan strandplatserna och vattnet. Detta för att underlätta för badgästerna att ha uppsikt över varandra i vattnet.

Förändringar

Ett genomförande av detaljplanen bedöms leda till en något ökad trygghet vid badet då parkeringen försvinner. I framtida projektering av området behöver tillgänglighet och trygghet inkluderas.

Översvämning, ras och erosion

Förutsättningar

Sjön Långforsen blev en sjö då behovet av att förse Silvergruvan med vattenkraft gjorde att forsen dämdes upp och bildade det som vi idag känner till som sjön Långforsen.

Dammvallarna vid Långforsen är klassade med konsekvensklass B vilket innebär att de kan leda till stor skada om de brister. De vallar som idag dämmer upp sjön är störningskänsliga och kontinuerliga övervakning sker för att säkerställa dess funktion.

Därför är det viktigt att de ej utsätts för belastning, vibrationer, schakt, sprängningar eller ändrade grundvattenförhållanden, då detta skulle kunna leda till skada på dammvallarna.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten



Figur 20. Rödmarkering visar var de dammvallarna som berör planområde ligger.

Förändringar

Då inga större förändringar av användningen av dammvallarna tillåts i detaljplanen bedöms inte detaljplanen föranleda någon större risk för påverkan på dammvallarna. Dock så bör försiktighet ske när gångvägen från parkeringen vid ängen upp till stranden anläggs så att påverkan på marken blir så liten som möjligt.

Vid framtida projektering av fjärrvärme och VA är det viktigt att slutgiltig projektering granskats och godkänts av dammteknisk sakkunnig på kommunen.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp och ledningar

Området är inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp och ledningar finns i området.

Flera av de vatten- och avloppsledningar som passerar genom planområdet har säkerställts med ledningsrätt och framgår av grundkartan.

Där det södra området för ett nytt servicehus föreslås finns idag en ledningsrätt för vattenledning. Den verkliga ledningen går dock norr om ledningsrätten mellan de två områden som föreslås för nytt servicehus. Ledningsrättens placering bör justeras så att ledningsrätten är placerad på rätt plats över den befintliga ledningen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

När ett nytt servicehus uppförs kommer befintliga servis-ledningar för vatten och avlopp dras om för att ansluta till det befintliga nätet.

Ett pumphus finns i området vid parkeringsplatsen vilka är reglerade som teknisk anläggning (E).

En annan teknisk anläggning (E) finns i västra delen av Camitzkaparken. Norrut från denna byggnad finns installationer under mark till sjön som behöver skyddas från påverkan.

Planbestämmelser**Kvartersmark**

E – Tekniska anläggningar

Dagvatten

För strandområdet är Långforsen recipient. Avrinningen av dagvatten från den är kontrollerad av dammluckor så flöden efter den är reglerade. Den förändring som blir i och med detaljplanens genomförande och som kan påverka dagvattnet inom den här delen av planområdet är den nya servicehusen då byggnadens tak ger en ytterligare avrinning. Takets avrinning kan dock hanteras lokalt till exempel genom att ha ett grönt tak eller ett svackdike.

Detaljplanen tillåter att den befintliga parkeringsytan (1600 m²) ersätts av ett grönområde, detta ger en större kapacitet och en bättre infiltrationskoefficient för att hantera regnvatten än den nuvarande parkeringen som är av grus.

När parkeringen vid ängen utökas kan ytaavrinningen från området öka. Utrymme finns därför för att om behovet uppstår anlägga anläggningar för hantering av dagvatten inom del av parkeringsytan, till exempel ett svackdike i dess östra kant. Parkeringen kommer även fortsatt att vara av grus (inte asfalt) vilket är bättre för dagvattenhanteringen.

Dagvatten ska hanteras enligt kommunens policy för dagvatten.

Uppvärmning

Kommande bebyggelse föreslås ansluta till befintligt fjärrvärmenät eller uppvärmas enskilt.

El

Befintligt ledningsnät för el finns i området.

Det finns ett behov att komplettera med en ytterligare transformatorstation för att långsiktigt säkra tillgången till el i området. Plankartan utökar därför planerat E-område vid befintlig transformatorstation så att det är möjligt att även anlägga en ny transformatorstation vid området (E).

Elektroniska kommunikationer

Tillkommande bebyggelse antas kunna ansluta till befintligt fibernät.

Det finns markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet ledningar och kablar bör så långt som möjligt behålla i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Avfall

Hämtning av avfall ska ske enligt Sala kommuns riktlinjer för avfallshantering och ska följa arbetsmiljöverkets riktlinjer. Hämtningsplats för avfall ska utformas efter arbetsmiljöverkets krav på körvägar, vändplatser och avfallsutrymmen.

Avfallshanteringen ska även följa kommunens riktlinjer om källsortering. Avfallshanteringen ska följa kommunens förordning om renhållning och de rekommendationer som anges i Avfall Sveriges "Handbok för avfallsutrymmen, Råd och anvisningar för transport, förvaring och dimensionering av hushållsavfall, Rapport 2009".

Norr om Måns-Olsvägen finns en återvinningsstation som föreslås få finnas kvar på platsen. Idag ger den dock ett något skräpigt uttryck och bidrar inte till en välkommande entré till Måns Olsområdet trots att det finns viss planering kring den. Detta bedöms med relativt enkla åtgärder kunna åtgärdas med något avskärmande plank och/eller någon ytterligare plantering, utan att påverka möjligheten att tömma insamlingsbehållarna. Om återvinningsstationen någon gång i framtiden inte längre har någon funktion så kompletteras användningen i detaljplanen med planbestämmelsen parkering (P). I dagsläget finns inget kommunalt önskemål om att den plockas bort eller flyttas.

Planbestämmelser

Kvartersmark

E - Avfallsanläggning

P - Parkering

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanarbetet bedrivs med standardförfarande under KSLU:s ledning.

Tidplanen redovisar hanteringen av detaljplanen och nu beräknade tidpunkter för olika beslut.

Sommaren 2021	KSLU, beslut om samråd
Sommaren 2021	Samråd
Våren 2022	KSLU, beslut om granskning
Våren 2022	Granskning
Sommar 2022	KS-beslut om godkännande
Sommar-Höst 2023	KF-beslut om antagande
Höst-Vinter 2023	Laga kraft

Ombyggnation och andra åtgärder i överensstämmelse med detaljplanen kan påbörjas när planen fått laga kraft och andra tillstånd som kan krävas såsom bygglov m.m. har lämnats.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år från den dag detaljplanen fått laga kraft.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom hela planområdet.

Ansvarsfördelning för genomförande

Kommunen ansvarar för utbyggnad av infrastruktur och anläggningar samt andra åtgärder inom allmän platsmark och vattenområde enligt detaljplanen. För kvartersmark kan det bli aktuellt att fastighetsägare, arrendator eller nyttjanderättshavare ansvarar för eventuella åtgärder i enlighet med detaljplanen.

Avtal

Nyttjanderättsavtal kan vid behov tecknas för delar av kvartersmarken, t.ex. rörande tekniska anläggningar, återvinningsstation eller parkering. Befintligt hyresavtal för Camitzka torpet kan behöva justeras för överensstämmelse med detaljplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

Vid Granuddsvägen justeras fastighetsgränserna efter detaljplanen. En ansökan om fastighetsregering skickas till Lantmäteriet för de områden som blir kvartersmark vid Granuddsvägen.

Det finns servitut och ledningsrätter inom planområdet, dessa framgår av grundkartan. Om behov av nya servitut eller ledningsrätter uppkommer initieras och bekostas dessa av berörd fastighetsägare eller ledningsägaren.

Där det södra området för ett nytt servicehus föreslås finns idag en ledningsrätt för vattenledning. Den verkliga ledningen går dock norr om ledningsrätten mellan de två områden som föreslås för nytt servicehus. Ledningsrättens placering bör justeras så att ledningsrätten är placerad på rätt plats över den befintliga ledningen, detta genomförs genom en omprövning hos Lantmäteriet.

Ett vägservitut (officialservitut 1981-2020/54.1) om att nyttja vägen till allmän utfartsväg finns till förmån till Butiken 2. Vägservitutet belastar Butiken 1. Servitutet avses ej påverkas och fortsätter gälla.

Ekonomiska frågor

Plankostnad och planekonomi

I de fall då en plan inte initierats av en exploatör finns vanligen inget plankostnadsavtal utan kostnader kan istället tas ut genom planavgift vid bygglov. I detta fall är dock syftet med planen inte att skapa nya byggrätter och därmed kommer kostnaderna inte heller att kunna täckas av planavgift eller markförsäljning. Detaljplanens fokus är på utveckling av allmän plats inom området vilket då främst kommer innebära kommunala investeringar utifrån den ordinarie investeringsbudgeten.

Tekniska frågor

Sala kommun ansvarar för byggnation av nytt servicehus, utbyggnad av ny lokalgata och andra åtgärder inom allmän platsmark.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

För utbyggnad eller ombyggnad av ledningsnät för VA, el, fiber etc. i anslutning till kommunens arbeten ska samordning ske med respektive nätägare.

Undanflyttningsåtgärder eller skydda kablar och ledningar för att möjliggöra exploatering kommer den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Anmälan och tillstånd

Vattenverksamhet

Kommunen gör anmälan eller tillståndsansökan ifall planerade åtgärder bedöms falla inom ramen för vattenverksamhet.

Fornlämningar

Även om inga kända lämningar påverkas av de åtgärder detaljplanen medger kommer mark-ingrepp kräva någon typ av arkeologisk åtgärd. Kontakt ska tas med Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion i god tid inför markingrepp för bedömning av behov och omfattning av arkeologiska åtgärder.

Biotopskydd

Kommunen ansvarar för att söka dispens för biotopskydd som eventuellt kan beröras av planens genomförande.

Konsekvenser av detaljplaneförslaget

Miljöaspekter

Kulturmiljö

Måns Ols-området är en väldigt viktig plats för att förstå en del av Salas historia. Detaljplanen bedöms inte leda till någon negativ påverkan på platsens kulturmiljövärden om gestaltningen av det nya servicehuset utformas för att passa in i miljön. Ett av syftena med detaljplanen är att området ska bli ännu mer tillgängligt för allmänheten samtidigt som platsens värden bibehålls och stärks för att bidra till upplevelsen av området.

Den utökade kvartersmarken vid Granuddsvägen planläggs med bestämmelse som reglerar att byggnader inte får uppföras. Fastighetsgränsen justeras enbart för att bättre stämma överens med befintliga förhållanden.

Detaljplanens genomförande bedöms inte leda till att området kulturmiljövärden påverkas på ett negativt sätt.

Naturmiljö

Platsens naturmiljö har höga värden. Dessa värden bedöms inte påverkas negativt då de förändringar som detaljplanen medger inte skiljer sig så mycket från pågående aktivitet/verksamhet i området och de som möjliggörs enligt gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*).

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte heller påverka det Natura 2000-område som angränsar till planområdet, något tillstånd för påverkan av detta område bedöms inte föranledas.

Strandskyddet föreslås upphävas för planområdet förutom för den delen av som har användningen öppet vattenområde NATUR, PARK och W₁. Strandskyddets syfte är både att säkerställa allmänheten tillgänglighet till strandområdet och att inte påverka växt- och djurlivet negativt. Allmänhetens tillgång bedöms säkerställas i detaljplanen då det till största del är reglerat som allmän plats. Påverkan på växt- och djurlivet bedöms inte skilja sig mot det som tillåts i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) och bedöms därmed också skyddas i detaljplanen. Sammantaget bedöms ett upphävande vara i enlighet med strandskyddets syfte.

Sociala aspekter

Rekreation och friluftsliv

Ett av syftet med detaljplanen är att området ska bli ännu mer tillgängligt för allmänheten samtidigt som platsens värden bibehålls och stärks för att bidra till upplevelsen av området.

Ett nytt servicehus kan bidra till att rekreationen och friluftslivet i området stärkt. Då parkeringen vid stranden plockas bort ökar möjligheterna till rekreation på den del av planområdet som är den mest attraktiva.

Barnperspektiv

Då grönytan vid stranden utökas bedöms området kunna bli ännu attraktivare för barn. Inom området blir det även möjligt att uppföra nya anläggningar till exempel lekplats som skulle kunna göra området än mer uppskattat av barn i olika åldrar, vilket skulle kunna vara möjligt att uppföras inom användningen PARK.

Detaljplanen möjliggör även en trafiksäker miljö med säkra gång- och cykelvägar vilket gör att området blir tryggare för barn.

Hälsa och säkerhet

Den största säkerhetsrisken i området bedöms vara de dammvallar som dämmer upp sjö. Kommunen genomför kontinuerliga arbeten och bevakning för att säkerställa dessas funktion. Då inga större förändringar av vallarna tillåts i detaljplanen jämfört vad som är möjligt i gällande detaljplan (*Detaljplan för Kristina 4:4, 4:2, dela av Silvergruvan 1:4, 1:8*) bedöms inte detaljplanen föranleda någon påverkan på riskerna från dammvallarna. Dock så bör försiktighet ske när gångvägen från parkeringen vid ängen anläggs så att påverkan på vid dammvallen blir så liten som möjligt.

Om parkeringen vid stranden plockas bort så finns en möjlighet att den känsla av otrygghet som kan upplevas på platsen idag försvinner. I framtida projektering av området behöver tillgänglighet och trygghet inkluderas så att belysning och planteringar mm utformas på ett tryggt sätt.

Tolkning av detaljplan

Vid tolkning av detaljplanen ska Boverkets Allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan användas.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Medverkande

Detaljplanen har arbetats fram av Samhällsbyggnadskontoret, olika enheter inom Tekniska kontoret och kontoret för Kultur och fritid, tillsammans med konsulter från WSP Sverige AB.

Victor Zakrisson
Plan- och exploateringschef

Peter Christensen
Planarkitekt

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Plan- och utvecklingsenheten
Victor Zakrisson
Planchef

Missiv – Detaljplan För Måns Ols badområde – Antagande

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Syfte

Detaljplanen syfte är att utveckla Måns Ols området till ett tillgängligt och attraktivt rekreationsområde. Detaljplanen ska möjliggöra uppförande av ett nytt servicehus som ska anpassas till platsens rekreativa värden och värdefulla kulturmiljöer.

Gällande detaljplan är väldigt styrd i sin utformning och försvårar prövning av lov och framtida utveckling. Syftet med detaljplanen är därmed att ta fram en detaljplan som tydligt beskriver hur området ska nyttjas och utvecklas men med utrymme för viss flexibilitet.

Detaljplanen ska också pröva en förändrad användning av fastigheterna Butiken 1 och 2.

Planprocessen

Detaljplanen har varit ute på granskning under vintern 2022 och synpunkterna som kommit in under granskningen finns sammanställda i granskningsutlåtandet.

Planförslaget överlämnas till Kommunfullmäktige för antagande. Innan ärendet kommer upp i Kommunfullmäktige bereds det i Kommunstyrelsen. Om inte planen överklagas vinner den laga kraft tre veckor efter anslaget protokoll från Kommunfullmäktige.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att föreslå Kommunstyrelsens ledningsutskott att godkänna detaljplanen med tillhörande handlingar inför ett antagande i kommunfullmäktige.

Bilagor:

1. Plankarta
2. Plan- och genomförandebeskrivning
3. Granskningsutlånade
4. Trafikutredning (201218)
5. PM Detaljplan Måns Ols: Bedömning av påverkan på närliggande natura 2000-område (220216)

KSLU § 162 Revidering av Policy för krisberedskap

INLEDNING

Policy för krisberedskap anger kommunens övergripande mål och inriktning för arbetet med krisberedskap. Kommunens arbete med krisberedskap och krishantering regleras i lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH).

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5322, missiv

Bilaga KS 2023.5305, reviderad Policy för krisberedskap

Ärendet föredras av beredskapssamordnare Elin Bjarnhagen.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Policy för Krisberedskap i enlighet med Bilaga KS 2023.5305.

Anders Wigelsbo (C) yrkar bifall till Amanda Lindblads (S) yrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Policy för Krisberedskap i enlighet med Bilaga KS 2023.5305.

Moderaterna återkommer till kommunstyrelsen med förslag.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Räddningstjänsten säkerhet och beredskap
Beredskapssamordnare

MISSIV

Policy för krisberedskap

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Policy för krisberedskap anger kommunens övergripande mål och inriktning för arbetet med krisberedskap. Samtliga nämnder. Kommunens arbete med krisberedskap och krishantering regleras i lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH).

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Policy för Krisberedskap enligt bilagt förslag.

Bilagor:

- 1 Policy för krisberedskap
- 2
- 3

Räddningstjänsten , säkerhet och beredskap

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? JA NEJ
- Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? JA NEJ
- Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? JA NEJ
- Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? JA NEJ
- Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? JA NEJ
- Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? JA NEJ

Landsbygdsperspektivet

- Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? JA NEJ
- Vid **JA** hur bedömer ni att beslutet påverkar:
- Att det blir svårare att bo på landsbygden? JA NEJ
- Att det blir fler jobb på landsbygden? JA NEJ
- Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? JA NEJ

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? JA NEJ
- Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? JA NEJ
- Kan beslutet utestänga någon från samhället? JA NEJ
- Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? JA NEJ
- Om **NEJ** – varför inte?

Räddningstjänsten , säkerhet och beredskap

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

Policy för krisberedskap

KOMMUNFULLMÄKTIGE

METADATA OM DOKUMENTET

Dokumentnamn Policy för krisberedskap	Dokumenttyp Policy	Omfattar Kommunen	
Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Dokumentansvarig Beredskapssamordnare Elin Bjarnhagen	Publicering www.sala.se , intranät	
Beslutad datum	Översyn bör göras	Klassificering	Diarienummer
Relation	Ersätter Policy för krisberedskap - beslutad av KF 2016	Författningssamling KFS 118 revision 01	

INNEHÅLL

1	INGÅNGSVÄRDEN OCH AVGRÄNSNINGAR	8
2	ORGANISATION OCH ANSVAR	8
3	ÖVERGRIPANDE MÅL OCH INRIKTNING	9
3.1	Mål.....	9
3.2	Inriktningar	9
4	STYRNINGEN AV KRISBEREDSKAPSRARBETET.....	10
5	ARBETE OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT REDUCERA/ELIMINERA RISKER OCH SÅRBARHETER SAMT ÖKA KRISHANTERINGSFÖRMÅGAN	11
6	GEOGRAFISKT OMRÅDESANSVAR	11
7	FÖRBEREDELSE OCH PLANERING	12
7.1	Larmning och initiering av krishantering	12
7.2	Höjd beredskap.....	13
8	SALA KOMMUNS KRISLEDNINGSORGANISATION.....	14

5 (16)

1 INGÅNGSVÄRDEN OCH AVGRÄNSNINGAR

Kommunen ska ha en planering för vilka åtgärder som ska genomföras under mandatperioden samt hur kommunen ska hantera samhällsstörningar.

Kommunernas uppgifter och ersättning för arbete med krisberedskap regleras i en överenskommelse mellan SKR och MSB. Perioden 2019–2022, överenskommelsen är förlängd och justerad för kommunernas krisberedskap 2023.

I överenskommelsen framgår att kommunerna ska anta ett styrdokument för kommunens arbete med krisberedskapen. De målbeskrivningar som används i denna policy är hämtade från Överenskommelse om kommunernas krisberedskap (Diarienummer MSB 2022-15507 SKR 2022/00754

Denna Policy för krisberedskap utgör Sala kommuns styrdokument för krisberedskapen enligt ovan nämnda överenskommelse.

Kommunfullmäktige fastställer denna policy för varje mandatperiod.

Policyn utgör även ett underlag för den uppföljning av krisberedskapen i kommunerna som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) tillsammans med länsstyrelsen genomför.

Detta dokument kompletteras med Inriktningar och instruktioner för krisledning, som även utgör kommunens plan för extraordinära händelser, samt utbildnings- och övningsplan. Båda dessa dokument fastställs av **kommundirektören**.

Uppföljning sker inom ramen för kommunens ordinarie verksamhetsuppföljningar.

2 ORGANISATION OCH ANSVAR

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för verksamheten inom ramen för lagen (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap. (Fortsättningsvis benämnd lagen om extraordinära händelser – LEH.)

Beredskapssamordnaren samordnar, den förberedande krisberedskapsverksamheten inom Sala kommun.

Samtliga verksamheter ska vara involverade i förberedelserna för att kunna hantera en samhällsstörning.

Respektive verksamhetsansvarig ansvarar för att verksamheten så långt som möjligt även kan bedrivas under en samhällsstörning. Kommunens verksamheter ska utifrån förutsättningarna vara delaktiga och behjälpliga i kommunens krishantering.

Krisledningsnämnden har, under en pågående samhällsstörning, möjlighet att ta över ordinarie nämnders och styrelser verksamheter, i syfte att effektivisera beslutsprocessen. Regler för detta framgår dels i lagen om extraordinära händelser och dels av krisledningsnämndens reglemente, som fastställts av kommunfullmäktige.

3 ÖVERGRIPANDE MÅL OCH INRIKTNING

De övergripande nationella målen för samhällets säkerhet syftar till att värna:

- Befolkningens liv och hälsa
- Samhällets funktionalitet
- Förmågan att upprätthålla våra grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter.

3.1 Mål

Sala kommun ska ha förmåga att bedriva kommunens lagstadgade samhällsviktiga verksamheter, så långt som möjligt även under störda förhållanden.

Sala kommun ska ha förmåga att leda hanteringen av en extraordinär händelse dygnet runt med uthållighet under ett antal veckor.

Sala kommun säkerställer genom sin räddningstjänst att signalen Viktigt meddelande till allmänheten (VMA) kan sändas ut inom den del av Sala tätort som tidigare staten fastställt som larmort. (Huvudsakligen de mer centrala delarna av staden.)

3.2 Inriktningar

Kommunens krisledning ska vara väl utbildad och övad för sin uppgift.

Krisledningsnämnden ska utbildas och övas minst en gång per mandatperiod. Uppstartsövning för krisledningsnämnden bör ske minst två gånger per mandatperiod.

Inriktnings- och samordningsfunktionen (ISF) utgör tjänstemannaledningen och kompletteras vid behov med representanter för de viktigaste samverkande externa krisaktörerna, utifrån den aktuella situationen. ISF ska utbildas och övas minst vart annat år och ska även genomgå utbildning i stabsmetodik.

Tjänsteperson i beredskap utgör en funktion som är tillgänglig dygnet runt och kan larma och eller förmedla information eller mota larm eller information årets alla dagar och har representanter från flertalet kontor i kommunen.

Tjänsteperson i beredskap kan initiera krisledning och har mandat att inledningsvis fatta beslut om åtgärder vid en händelse.

Utöver ovanstående ska det finnas förmåga att samverka med relevanta aktörer både internt och externt samt förmedla relevant information till berörda kontor genom omvärldsbevakning och deltagande i omvärldsbevakningsmöten som sker veckovis inom ramen för U-sam.

Kommunens samhällsviktiga verksamheter ska lägga särskild vikt vid kontinuitetsplanering, så att nödvändiga resurser, såväl materiel som personal, kan tryggas för verksamhetens behov.

Sala kommun har förmåga att rapportera till staten, samt dela information med andra krisaktörer via såväl RAKEL¹ som via WIS². Ambitionen är även att i relativ närtid ha tillgång till kryptoskyddade system, som staten tillhandahåller.

Sala kommun ska ha förmåga att samordna olika lokala krisaktörers information vid en extraordinär händelse.

4 STYRNINGEN AV KRISBEREDSKAPSARBETET

Kommunstyrelsen har huvudansvaret för krisberedskapen och för det civila försvaret i kommunen.

Övriga nämnder är ansvariga inom sina nämnders ansvarsområden.

Krisledningsnämnden kan träda i funktion under en extraordinär händelse och kan då ta över andra nämnders mandat och uppgifter. Det är inte självklart att krisledningsnämnden ska träda i funktion vid en sådan kris, utan det är den aktuella situationen som avgör om behovet finns.

Den politiska nivån utgör kommunens normativa ledning, och beslutar i frågor av principiell och övergripande natur och fastställer inriktning och sätter ramarna för den strategiska ledningen.

Kommundirektören har som ledande tjänsteperson i kommunen ansvar för att leda krisledningsarbetet i kommunen, såväl före som under och efter en kris. Kommundirektören utgör den högsta strategiska ledningen i kommunen och beslutar om verkställighet av normativa beslut, fastställer tidplaner, resursfördelning och geografiska avgränsningar.

Cheferna för kommunens olika kontor utövar den operativa ledningen för respektive verksamhetsområde, enligt kommunens ordinarie linjeansvar.

Krisledningsstab ska kunna initieras av så väl Tjänsteperson i beredskap (TIB) samt kommundirektör, krisledningstaben ska vara utbildad och övad.

Se organisationsskiss på sidan 13.

¹ RAKEL är det radiosystem som staten via MSB anvisar för blåljusorganisationer och krishanteringsaktörer.

² WIS är ett webbaserat skyddat informationssystem för krishantering, som MSB tillhandahåller och administrerar.

5 ARBETE OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT REDUCERA/ELIMINERA RISKER OCH SÅRBARHETER SAMT ÖKA

KRISHANTERINGSFÖRMÅGAN

Kommunen ska bedriva ett fortlöpande arbete med att inventera, reducera och, om möjligt, eliminera risker. Detta arbete utförs löpande och involverar alla kommunens verksamheter. Under hösten första året i varje ny mandatperiod antar kommunstyrelsen en sammanställd risk- och sårbarhetsanalys enligt lagen om extraordinära händelser och delger länsstyrelsen. Analysen ska ligga till grund för kommunens beredskapsplanering och syftar till att stärka förmågan till krishantering och stärka förmågan att hantera samhällsviktiga verksamheter.

Risk- och sårbarhetsanalysen ska omfatta såväl det geografiska områdesansvaret samt kommunens egna verksamheter.

Det är beredskapssamordnaren, som leder och samordnar risk- och sårbarhetsanalyserna. Arbetet är i grunden en fortlöpande process, som utmynnar i den rapport som ska lämnas till länsstyrelsen vart fjärde år. Arbetet ska involvera flertalet verksamheter och i synnerhet de verksamheter som bedriver samhällsviktig verksamhet.

Erfarenheter från inträffade större samhällsstörningar ska vägas in i risk- och sårbarhetsanalysen.

6 GEOGRAFISKT OMRÅDESANSVAR

Kommunen har ett ansvar för att hanteringen av en samhällsstörning sker samordnat inom kommunens geografiska område. Även den information som avser samhällsstörningen ska samordnas.

För att underlätta detta har ett lokalt krishanteringsråd inrättats där kommunen är sammankallande, där olika verksamheter som bidrar till krishanteringen ges möjlighet att delta. Krishanteringsrådet bör träffas 1 – 2 gånger årligen. Syftet är främst att dela planeringsförutsättningar för att förbättra förmågan att gemensamt hantera en samhällsstörning, samt att förbättra möjligheterna att vidmakthålla funktionen vid samhällsviktiga verksamheter.

Vidare så syftar rådet till att skapa goda kontakter och personkännedom vilket ger goda förutsättningar för god samverkan under samhällsstörningar.

På länsnivå deltar kommunen i motsvarande samverkansorgan, främst U-Sam, som har regelbundna möten med kommunerna i länet, länsstyrelsen, polisen, Region Västmanland, med flera.

Sala kommun samverkar även med grannkommuner och länsstyrelser utanför Västmanlands län, i syfte att uppnå bästa möjliga krishanteringsförmåga. Ett exempel på detta är planeringssamverkan avseende översvämningar i Dalälven.

7 FÖRBEREDELSE OCH PLANERING

Samtliga kommunens kontor ska vara involverade i förberedelserna för att kunna hantera en samhällsstörning. Respektive verksamhetsansvarig ansvarar för att verksamheten så långt som möjligt även kan bedrivas under en samhällsstörning (kontinuitetshantering). Kommunens verksamheter ska utifrån förutsättningarna vara delaktiga och behjälpliga i kommunens krishantering.

Även kommunens majoritetsägda bolag ska involveras i arbetet.

Kommunens strävan i krishantering bör vara att följa de principer som rekommenderas av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB). Dessa övergripande principer är:

- Ansvarsprincipen
- Likhetsprincipen
- Närhetsprincipen

Utöver dessa tre principer ska Sala kommuns krishantering präglas av handlingskraft och samverkan.

Sala kommun ska ha en aktuell planering för att hantera extraordinära händelser. Denna plan benämns *Inriktningar och instruktioner för krisledning* och fastställs av **kommundirektören**.

Sala kommun ska vidare ha en aktuell *utbildnings- och övningsplan*. Denna plan fastställs av **kommundirektören**.

Respektive verksamhet i kommunen ska ha en kontinuitetsplanering som ger goda förutsättningar att bedriva samhällsviktig verksamhet under samhällsstörningar. Särskilt angeläget är det för verksamheter som är vitala för liv och hälsa.

7.1 Larmning och initiering av krishantering

Sala kommun ska ha god förmåga att hantera en samhällsstörning. Kommunen ska även ha god förmåga att ta emot larm om en samhällsstörning samt att initiera kvalificerad krisledning, dygnet runt. Som ett led i detta har en funktion för Inriktnings- och Samordningskontakt (ISK) inrättats. I dagligt tal kallas funktionen tjänsteperson i beredskap (TiB).

Sala kommun har avtal med SOS Alarm som stöd för att kunna larma och initiera krisledningen via SOS alarms Krisberedskapsavdelning, **behörighet för initiering av VMA kan komma att utökas enligt enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor**.

7.2 Höjd beredskap

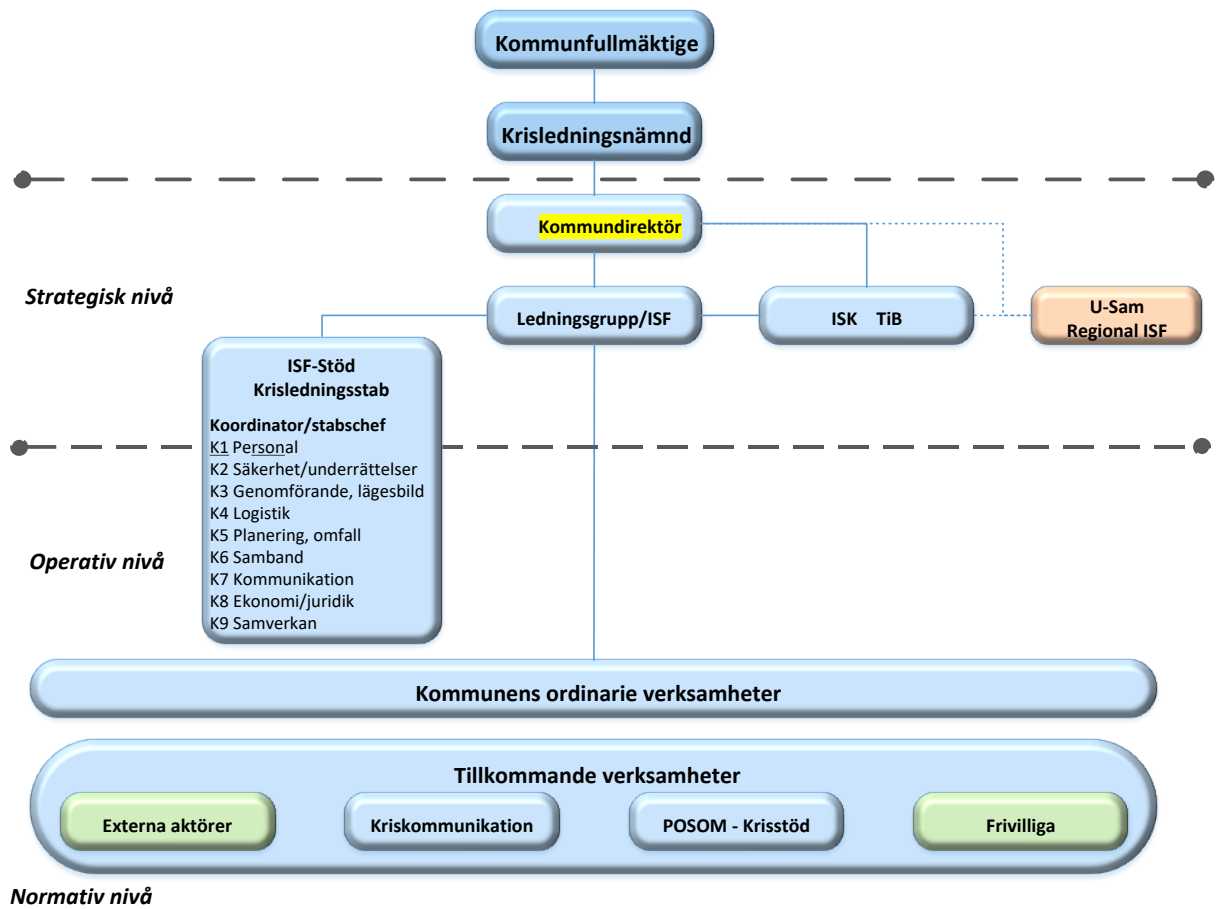
Kommunens verksamheter ska kunna bedriva de viktigaste verksamheterna även under höjd beredskap och krig.

För att säkerställa en grundläggande förmåga för höjd beredskap och krig, ska krisledningen i kommunen, såväl den förtroendevalda ledningen som tjänstemannaledningen, erhålla relevant utbildning om kommunens uppgifter under höjd beredskap och krig.

Kommunen ska ha en krigsorganisation med krigsplacerad personal och säkerhetsskydd.

I övrigt behandlas inte frågor kring höjd beredskap i detta dokument.

SALA KOMMUNS KRISLEDNINGSORGANISATION





Policy för krisberedskap

Kommunfullmäktige **SALA KOMMUN** Telefon: 0224-74 70 00 | E-post kommun.info@sala.se | Postadress Box 304, 733 25 Sala

KSLU § 164 Månadsuppföljning oktober 2023

INLEDNING

Uppföljning av kommunens ekonomi och verksamhet – oktober 2023

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5422, månadsuppföljning oktober 2023

Ärendet föredras av controller Anna Cedervång.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar att kommundirektören ges i uppdrag att, i enlighet med tidigare beslut och inriktning, fortsätta arbetet med att uppnå balans mellan verksamhet och finansiering och återrapporera utfallet till kommunstyrelsen, samt att månadsuppföljningen till och med oktober läggs till handlingarna.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att kommundirektören ges i uppdrag att, i enlighet med tidigare beslut och inriktning, fortsätta arbetet med att uppnå balans mellan verksamhet och finansiering och återrapporera utfallet till kommunstyrelsen, samt att månadsuppföljningen till och med oktober läggs till handlingarna.

Moderaterna återkommer till kommunstyrelsen med förslag.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Månadsuppföljning oktober 2023

KOMMUNSTYRELSEN

Ledningsutskottet

2023-11-22

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	5
Resultaträkning	5
<i>Verksamhetens nettokostnader</i>	6
<i>Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning</i>	7
<i>Finansnetto</i>	7
FINANSFÖRVALTNING	8
NÄMNDERNA	9
Driftredovisning.....	9
<i>Kommunstyrelse</i>	9
<i>Kultur- och fritidsnämnd</i>	10
<i>Skolnämnd</i>	10
<i>Äldre – och omsorgsnämnd</i>	10
<i>Social- och arbetsmarknadsnämnd</i>	11
Investeringsredovisning.....	11
<i>Kommunstyrelse</i>	12
<i>Finansförvaltning</i>	12
ÖVRIGT	13
<i>Kommunstyrelsens förfogande</i>	13
<i>Likviditet</i>	13
<i>Resultatutjämningsreserv</i>	13
UTVALDA NYCKELTAL	14
<i>Sjukfrånvaro per månad, %</i>	14
<i>Personalstatistik 2021–2023, jämförelsemånad Oktober</i>	14
<i>Befolkningsprognos 2023 samt befolkningsutveckling per månad</i>	15
<i>Finansförvaltningen – finansiella mål</i>	15
<i>Nämnderna</i>	15

SAMMANFATTNING

Resultaträkning

Mnkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Utfall okt 2023	Prognos 2023	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	365,7	348,7	¹ 691,9	420,2	71,5
Verksamhetens kostnader	-1 870,6	-1 851,8	¹ -1 968,4	-1 959,0	-107,1
Jämförelsestörande kostnader	-18,9				
Avskrivningar	-77,4	-80,5	-76,1	-91,4	-10,8
Verksamhetens nettokostnader	-1 601,1	-1 583,7	-1 352,7	-1 630,2	-46,5
Skatteintäkter	1 137,3	1 150,5	975,0	1 167,4	16,9
Generella statsbidrag och utjämningsbidrag	460,7	468,7	404,8	485,9	17,1
Verksamhetens resultat	-3,1	35,6	45,4	23,1	-12,4
Finansiella intäkter	7,3	7,2	10,3	12,2	5,0
Finansiella kostnader	-6,4	-16,8	-15,2	-19,6	-2,7
Resultat efter finansiella poster	-2,2	25,8	22,3	15,7	-10,1
Extraordinära poster					
Årets resultat	-2,2	25,8	22,3	15,7	-10,1
Reavinster	-2,5		-40,5	-40,5	-40,5
Årets justerade balanskravsresultat	-4,7	25,8	-18,2	-24,8	-50,6
Medel från resultatutjämningsreserv (RUR)	-	-	-	-	
Årets balanskravsresultat	-4,7	25,8	-18,2	-24,8	-50,6

Resultatet per 31 oktober uppgår till 22,3 mnkr. I periodresultat ingår 40,5 mnkr i bokförda reavinster.

Årsprognosen för 2023 har i denna prognos försämrats med -15,8 mnkr jämfört med föregående prognos. Den stora förändringen ses i prognosen över verksamhetens nettokostnader.

Det justerade balanskravsresultatet, där reavinster avräknats, är prognosticerat till -24,8 mnkr vilket ger en budgetavvikelse på -50,6 mnkr.

SKR:s prognos i cirkulär 23:41 över skatteunderlagets utveckling medger inte att medel från resultatutjämningsreserven används för att balansera upp det justerade balanskravsresultatet.

¹ Inkl interna poster

VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER

Helårsprognosen för nettokostnaderna uppgår till -1 630,2 mnkr vilket motsvarar en avvikelse på -46,5 mnkr från budget.

Verksamhetens intäkter

Prognosen för intäkterna är beräknad till 420,2 mnkr, vilket är 71,5 mnkr bättre än budget.

De stora prognosticerade positiva posterna är för reavinster (+40,5 mnkr), försäljningsintäkter tillsammans med taxor och avgifter (+15,6 mnkr), försäljning av exploateringsmark (+7,1 mnkr) och EU-bidrag (+6,2 mnkr). Återsökning av moms beräknas generera 2,1 mnkr.

De poster som avviker negativt från budget är riktade statsbidrag och kostnadsersättningar (-5,7 mnkr), till stor del kopplat till ett lägre antal anställningar med anställningsstöd än budgeterat, men också till andra projekt som inte beräknas bli lika dyra som budgeterat.

Verksamhetens kostnader och avskrivningar

Den sammanräknade helårsprognosen för rubricerade poster visar på en negativ avvikelse från budget med -118,0 mnkr, fördelat enligt nedan.

Köp av huvudverksamhet, bidrag

Totalprognosen pekar nu på ett underskott på -41,7 mnkr. Placeringskostnader och försörjningsstöd beräknas nu avvika med -24,1 mnkr resp -2 mnkr och de interkommunala kostnaderna med -6 mnkr från budget. Den del av samhällsfinansierade transporter som redovisas här avviker med -6 mnkr och bostadsanpassningen -2,2 mnkr.

Personalkostnader

Budgetavvikelsen beräknas nu bli -19,4 mnkr, vilket är 6,7 mnkr sämre än föregående prognos. Negativa avvikelser för SKN -7,6 mnkr (-8,3 mnkr föregående prognos) och ÄON -30,6 mnkr (-22,7). Positiva avvikelser för KS-kontoren +6,7 mnkr (+6,5) och SAN +15,4 mnkr (+14,9) där vakanser och färre antal med anställningsstöd är orsakerna.

De personalrelaterade kostnader som återfinns inom Finansförvaltningen beräknas ge ett underskott -2,9 mnkr då pensionskostnaderna beräknas bli högre än budgeterat men möts till viss del av uttag ur överskottsfond som redovisas som finansiell intäkt.

Övriga kostnader/interna kostnader/avskrivningar

Prognosen för rubricerade poster visar ett underskott på -56,9 mnkr (-56,9).

Kommunstyrelsens verksamheter -42,8 mnkr (-44,6), där de stora posterna är rivningskostnader -9,5 mnkr, ökade elkostnader -7,0 mnkr, ökade kostnader för leasing och drivmedel -9,4 mnkr, samhällsfinansierade transporter -2,7 mnkr och ökade hyreskostnader -4,3 mnkr.

SKN -3,4 mnkr (-3,2). Kostnader för hyra, städ och inköp av material beräknas avvika negativt men kan delvis mötas med lägre måltidskostnader.

ÄON +/-0 mnkr (+1,1). Lägre hyreskostnader än vad som först aviserats från fastighetsenheten samt att även prognosen för måltider beräknas bli lägre än budgeterat. Kostnaderna för inhyrd personal ökar och avviker med -6,9 mnkr.

SAN -7,3 mnkr (-6,8). Inhyrd personal -6,1 mnkr, konsulttjänster -0,4 mnkr, hyra -0,5 mnkr. Finansförvaltningen -3,9 mnkr (-3,8). Intern reglering av riktade generella statsbidrag till nämnd med verksamhetsansvar -5,0 mnkr. Övergång till att redovisa externa hyreskontrakt som finansiell leasing +2,9 mnkr, möts av en finansiell kostnad och den slutliga resultatpåverkan av övergången beräknas bli -0,5 mnkr.

SKATTEINTÄKTER, GENERELLA STATSBI DRAG OCH UTJÄMNING

I senaste skatteprognosen (SKR:s cirkulär 23:41) beräknas skatteintäkterna bli 16,9 mnkr bättre än budgeterat, vilket är en försämring med -4,1 mnkr jämfört föregående skatteprognos.

Prognosen för de generella statsbidragen i samma cirkulär är +11,6 mnkr jämfört med budget. Till det kommer generella statsbidrag som är att betrakta som riktade för utökad sjuksköterskebemanning +5,0 mnkr och kommunstöd kopplat till kriget i Ukraina +0,5 mnkr. Sammantaget är avvikelseprognosen för skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning +34 mnkr.

FINANSNETTO

Finansnettot beräknas bli 7,6 mnkr vilket är 2,1 mnkr bättre än budgeterat.

De finansiella kostnaderna beräknas bli 2,7 mnkr högre än budgeterat. I och med att kommunen redovisar inhyrda lokaler som finansiell leasing redovisas delar som finansiell kostnad (3,5 mnkr). Prognosen för låneräntorna är 0,9 mnkr lägre än budgeterat trots att räntenivåerna är högre än vad som antogs när budgeten beräknades. Förbättringen kopplas till att nyupplåningen av de beslutade 190 mnkr har kunnat skjutas fram i tid. Låneräntorna fördelas mellan kommunen och VA-verksamheten och Finansförvaltningen debiterar VA-verksamheten dess andel av kommunens låneränta (2,1 mnkr) löpande under året.

De finansiella intäkterna beräknas bli 4,8 mnkr högre än budgeterat. Avvikelsen beror till största del på att ett uttag har gjorts från överskottsfonden hos KPA för att möta kostnaden för värdesäkringspremien (pensioner).

FINANSFÖRVALTNING

Mnkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Utfall okt 2023	Prognos 2023	Avvikelse
Pensionskostnader	-103,5	-145,0	-107,3	-149,7	-4,8
Reavinst, markförsäljning	2,2	0,0	40,3	40,3	40,3
Övrigt finans	71,3	123,3	106,8	125,6	2,4
Skatteintäkter	1 137,3	1 150,5	975,0	1 167,4	16,9
Generella statsbidrag/utjämning	460,7	468,8	404,8	485,9	17,1
Finansnetto	1,6	-9,7	-3,5	-5,5	4,2
Summa finansförvaltningen	1 569,7	1 587,9	1 416,1	1 664,0	76,1

Finansförvaltningens avvikelseprognos är +76,1 mnkr jämfört med budget och en förbättring med 2,3 mnkr jämfört föregående prognos. Återsökning av momsersättning beräknas generera en intäkt på ca 2,1 mnkr.

Inom finansförvaltningen redovisas kostnader för arbetsmarknadsförsäkringar, arbetsgivaravgifter, pensionskostnader, hanteringen av påminnelser och krav. Intäkter i form av internränta och po-pålägg kommer från verksamheterna. Intäkten för po-pålägget ska möta vissa pensionskostnader och särskild löneskatt kopplad till dessa, arbetsgivaravgifter och avtalsförsäkringar. Kommunen övergår till att redovisa inhyrda lokaler som finansiell leasing i enlighet med rekommendation från RKR (Rådet för Kommunal Redovisning) vilket beräknas påverka resultatet med -0,5 mnkr.

Prognosen för såväl kostnaderna för arbetsgivaravgiften som intäkterna för po-pålägget överstiger budget och nettoavvikelsen beräknas till +2,0 mnkr. Pensionskostnaderna beräknas överstiga budget med -4,8 mnkr och möts av en ökad finansiell intäkt, se kommentar sid 6. Intäkten för internräntan beräknas avvika med -1,4 mnkr. Realisationsvinster för såld mark redovisas inom finansförvaltningen och prognosen uppgår nu till 40,3 mnkr.

Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning samt finansnetto, se sid 6.

NÄMNDERNA

Driftredovisning

Mnkr	Bokslut 2022	Budget 2023	Utfall okt 2023	Prognos 2023	Avvikelse
Kommunstyrelse	267,6	244,2	227,4	267,7	-23,5
- varav <i>Kommundirektör/Stab för utv o förv</i>	61,7	72,7	58,6	71,8	0,8
- varav <i>Personalkontor</i>	9,0	12,2	11,6	12,2	0,0
- varav <i>Ekonomikontor</i>	15,4	12,5	9,6	12,0	0,5
- varav <i>Tekniskt kontor</i>	134,9	95,6	110,1	124,1	-28,5
- varav <i>Räddningstjänst</i>	24,4	27,2	21,2	27,5	-0,3
- varav <i>Samhällsbyggnadskontor</i>	22,2	23,9	16,4	20,0	4,0
Revision	0,9	1,0	0,6	1,0	0,0
Överförmyndare	2,7	3,3	1,9	3,3	0,0
Kultur- och fritidsnämnd	60,0	62,1	51,6	62,1	0,0
Skolnämnd	618,6	613,8	529,0	634,7	-20,9
Äldre- och omsorgsnämnd	622,1	488,2	432,2	501,0	-12,9
Social- och arbetsmarknadsnämnd		149,6	151,2	178,4	-28,7
Summa nämnder	1 571,8	1 562,1	1 393,8	1 648,2	-86,2

Nämnderna har, per sista oktober, sammantaget förbrukat 89,2 % av årsbudgeten. Det är drygt 5 procentenheter högre förbrukning av årsbudgeten jämfört samma period föregående år. Nämndernas årsprognos pekar på en avvikelse motsvarande -86,2 mnkr, vilket är en försämring med -17,7 mnkr, jämfört delårsrapporten.

Nedan kommenteras nämnder/kontors eventuella avvikelser:

KOMMUNSTYRELSE***Kommundirektör/Staben för utveckling och förvaltning***

Totalt +0,8 mnkr. En obudgeterad intäkt och lägre personalkostnader bidrar till överskottet.

Konsultkostnader inom upphandlingsenheten för att täcka upp sjukfrånvaro håller nere överskottet med ca 0,8 mnkr.

Ekonomikontor

Personalkostnader beräknas ge ett överskott på ca 1 mnkr beroende på en vakant tjänst samt föräldraledighet. Övriga kostnader prognostiseras till ett underskott på -0,5 mnkr, det består främst av ökade kostnader för administration, externa avgifter och konsultkostnader kopplade till ekonomisystemet.

Tekniskt kontor

Kontorsledning, +1,3 mnkr personalvakanser

Samhällsfinansierade transporter -9,0, ökade drivmedelskostnader och antal resande på samma nivå som före pandemin.

Gata/Park totalt +3,2 mnkr. Ökade intäkter för såld avverkad skog. Personalvakanser och avslutade tjänster ökar överskottet.

Fastighetsenheten totalt -16,0 mnkr. Elavtal, rivning av Åkraskolan och personalvakanser. I prognosen är inte hänsyn taget till kostnaderna för moduletableringarna för Ekorren, Dalhem samt Emmylunds förskola. Upphandling pågår och många osäkerhetsfaktorer råder i dagsläget. Kostnader i samband med översvämning i september är inte med i prognosen.

Kart/mät +1 mnkr. Ökade intäkter.

Teknisk service -5,1 mnkr. Ökade reparationskostnader på våra maskiner, ökade drivmedelskostnader, ökade leasingkostnader och ett ökat behov i kommunens verksamheter att hyra fordon.

Måltidenheten -3,1 mnkr, ökade livsmedelskostnader och lägre interna intäkter

Samhällstekniska enheten -0,8, mnkr ökade kapitalkostnader och ökade personalkostnader kopplat till översvämningen i september.

Räddningstjänst

Ett mindre underskott beräknas för personalkostnader.

Samhällsbyggnadskontor

Löpande ordinarie verksamheten beräknas göra ett underskott på -2,7 mnkr. Kostnaderna för bostadsanpassning beräknas bli 2,2 mnkr högre än budgeterat och prognosen över intäkterna för bygglovsavgifter har minskat.

Försäljning av exploateringsmark ger ett redovisat överskott på 6,7 mnkr och helårsprognosen blir därför +4 mnkr.

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMND

Håller en stabil ekonomi för 2023 utan några större risker för oväntade kostnader.

SKOLNÄMND

Central förvaltning: Förmodat resultat vid årets slut är svagt positivt vilket beror på vidtagna besparingsåtgärder. Då nämndens kostnader är högre än budgeterat försämras dock resultatet något.

Förskolan: De interkommunala kostnaderna för förskolan är högre än budgeterat, då kostnaderna drivs upp av att det är flera förskolor inom kommunen som har tomma platser. Framför allt på landsbygden. Många enheter har haft svårt att anpassa verksamheten till de ökade kostnaderna till följd av inflationen. Detta kommer att leda till underskott om inga åtgärder vidtas.

Anpassad gymnasieskola: Prognosen visar på ett positivt resultat på grund av ökade intäkter.

Anpassad grundskola: Enligt prognosen förmodas ett underskott på grund av obudgeterade elevökningar vilket bidragit till högre personalkostnader.

Grundskola: Prognosen visar på ett stort underskott, delvis beroende på ökade personalkostnader samt ökade hyreskostnader som inte inkluderats i budget. 1 mnkr av underskottet kopplas till elevhälsan och har uppstått på grund av betydande sänkning av statsbidrag som man inte kände till när budget lades.

Vuxenutbildning och Svenska för invandrare: Visar i dagsläget ett minusresultat men det råder en osäkerhet gällande intäkter vilket gör att det finns en viss sannolikhet för ett positivt resultat i slutet av året.

ÄLDRE – OCH OMSORGSNÄMND

Äldre- och omsorgsnämndens prognos för oktober visar ett underskott på -12,9 mnkr, vilket är en försämring med 11,2 mnkr jämfört föregående prognos. Prognososäkerheten har i tidigare prognoser angivits vara +/- 6,5 mnkr så försämringen är större än vad som tidigare har befarats.

Det finns flera bakomliggande faktorer till prognosförändringen.

ÄoN gick in i året med en väldigt snäv tilltagen budget, beslutad av nämnden, för timvikarier vilket är den primära anledningen till att prognosen ser ut som den gör. De höga kostnaderna för timvikarier kan

brytas ner till i huvudsak två anledningar, dels för att ersätta personal som är sjuk och de förstärkningar som krävs p g a de problem som uppstått i avvecklandet av Ålängan som SÄBO och etableringen av Bergsmansgatans nya SÄBO och ökade driftskostnader kopplat till byggnadens brister. Dock är kontoret i samarbete med kommunens fastighetsenhet i en process att rikta ersättningskrav mot fastighetsägaren för dessa kostnader. Denna process kommer att fortsätta in i år 2024 och kan p g a dess osäkerhet inte tas upp i prognosen utan kommer att hanteras under kommande år om det blir aktuellt. Till detta kommer ökade kostnader för timvikarier p g a beslutet att ta bort de delade turerna samt nya regler för dygnsvila som började gälla från oktober 2023. Dessa två förändringar kommer medföra en ökad årlig kostnad om ca 6–8 mnkr. Ca 2 mnkr belastar prognosen för sista kvartalet. Denna ökning har tidigare ingått i prognososäkerheten.

Ett felaktigt tidigare prognosticerat statsbidrag påverkar prognosen negativt med 2,6 mnkr. Samt att intäktsökningen för sista kvartalet med de nya taxorna inom äldreomsorgen är nedjusterat med 0,5 mnkr, justeringen är gjord utifrån att debitering sker en månad i efterskott så exakta siffror för sista kvartalet finns inte förrän per sista november.

SOCIAL- OCH ARBETSMARKNADSNÄMND

Helårsprognosen pekar på ett underskott på -28,7 mnkr, vilket är i linje med periodutfallet. Prognosen är baserad på att nuvarande placeringar inom IFO området avslutas enligt plan och att inga förlängs eller att nya tillkommer.

För närvarande är det placeringar inom vuxenområdet inkl skyddsplaceringar som har ökat under perioden. Takten på placeringar av barn och unga har minskat något och det är en sjunkande trend som syns. Försörjningsstöd ligger för närvarande inom ram.

Övriga kostnader inkl personalkostnader, samt intäkter bedöms som oförändrade jmf med augusti prognosen.

Investeringsredovisning

Mnkr	Budget 2023	Ack utfall okt 2023	Prognos 2023	Avvikelse
Kommunstyrelse	282,6	87,4	174,5	108,2
- varav <i>Kommundirektör</i>	3,8	3,4	3,8	0,0
- varav <i>Tekniskt kontor</i>	289,0	129,8	215,9	73,1
- därav <i>Gata/park</i>	41,9	14,8	20,7	21,1
- därav <i>VA-kollektiv</i>	29,1	8,4	12,5	16,6
- därav <i>Fastighet</i>	209,6	106,0	178,6	31,0
- därav <i>Teknisk service</i>	0,0	-0,2	-0,2	0,2
- därav <i>Samhällstekniska</i>	8,3	0,8	6,7	1,6
- varav <i>Räddningstjänst</i>	1,5	1,0	1,5	0,0
- varav <i>Samhällsbyggnadskontor</i>	-11,7	-46,8	-46,9	35,1
Skolnämnd	7,2	1,2	7,2	0,0
Äldre- och omsorgsnämnd	9,7	2,3	9,7	0,0
Finansförvaltning	0,0	2,2	2,2	-2,2

Mnkr	Budget 2023	Ack utfall okt 2023	Prognos 2023	Avvikelse
Summa	299,6	93,1	193,6	106,0

Årets investeringsbudget uppgår till 259,8 mnkr, till det läggs 39,8 mnkr i tilläggsanslag från 2022.

Därefter uppgår investeringsbudgeten till totalt 299,6 mnkr.

Per sista oktober har netto 93,1 mnkr upparbetats.

Helårsprognosen pekar på att investeringsredovisningen kommer ha ett överskott på 106 mnkr. Av överskottet kopplas ca 40 mnkr till försäljning av skog och fastigheter och resterande del till uppskjutna projekt.

Nedan kommenteras nämnder/kontors eventuella avvikelser:

KOMMUNSTYRELSE

Tekniskt kontor

Gatuprogram: Avsaknad av asfaltsavtal har gjort att många projekt kommit igång senare än planerat.

VA-program: Projekt Kv Silvervallen beräknas inte komma igång. Projekt TS-ledning Sala-Broddbo har inte startat. I övrigt beror prognosavvikelserna bl a på personalvakanser.

Lokalprogram: Projekten Åkraskolan och Möklinta skola löper enligt plan. Prognosförbättringen beror på att saneringsarbeten blivit billigare än beräknat.

Samhällsbyggnadskontor

Under markinköp är det enbart Evelund som är genomfört och inget mer är planerat.

Som försäljningsinkomster redovisas första delen av försäljningen av skog till Ramnäs skog samt försäljning av Sörskogen/Lantmannagatan, Svepnäs 1:59 och Ekeby mosse.

Exploateringar av Salaborg och BoKlok är pausat.

FINANSFÖRVALTNING

Enligt KF § 90 2020 ökar kommunen kapitalinsatsen i Kommuninvest med 2,2 mnkr 2023.

ÖVRIGT

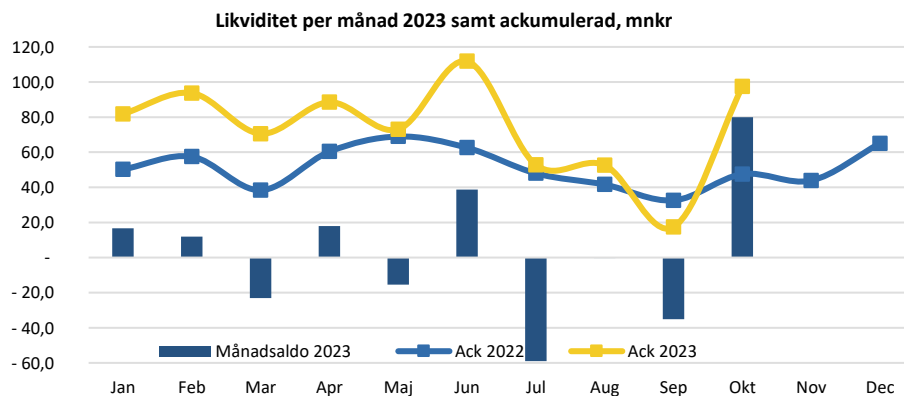
KOMMUNSTYRELSENS FÖRFOGANDE

12 598 tkr har avsatts i budget 2023 till Kommunstyrelsen att förfoga över. Per sista oktober har 8 562 tkr delats ut. Prognosen är att hela förfogandet delas ut under året. Om så inte sker kommer återstoden att höja resultatet.

KS förfogande 2023 (belopp i tkr)	12 598	Beslutsdatum
Bris	-47	KS § 163 2022-10-19
Arkiv Västmanland	-68	KS § 181 2022-11-16
Rivningskostnader Möklinta skola/förskola	-2 824	KS § 69 2023-05-10
Sala hembygds- och fornminnesförening	-963	KS § 72 2023-05-10
Sala Silvergruva AB	-1 500	KS § 82 2023-06-07
Sala blåsorkester	-160	KS § 110 2023-08-16
Sala Silvergruva AB	-3 000	KS § 144 2023-10-18
Återstår av Kommunstyrelsens förfogande	4 036	

LIKVIDITET

I den antagna budgeten för 2023 finns ett beslut om att låna upp 190 mnkr för att täcka årets budgeterade investeringsutgifter för nya Åkraskolan och Möklinta skola. 90 mnkr av dessa togs upp i oktober och har förstärkt likviditeten. Kvarvarande 100 mnkr planeras att tas upp under december. Kommunen har också en checkräkningskredit på 60 mnkr som ökar förmågan att göra de löpande utbetalningarna.

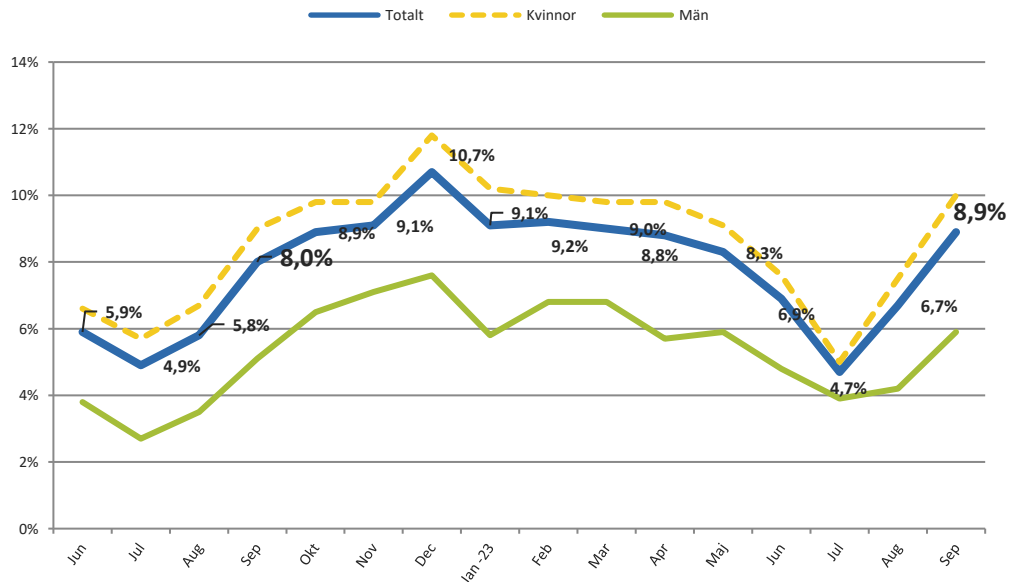


RESULTATUTJÄMNINGSRESERV

Sala kommun har 15,1 mnkr avsatt i resultatutjämningsreserv (RUR). Enl SKR:s prognos (cirkulär 23:41) över utvecklingen av skatteunderlaget och kommunens egna riktlinjer är det inte möjligt att nyttja RUR under 2023 för att täcka ett negativt balanskravsresultat.

UTVALDA NYCKELTAL

SJUKFRÅNVARO PER MÅNAD, %

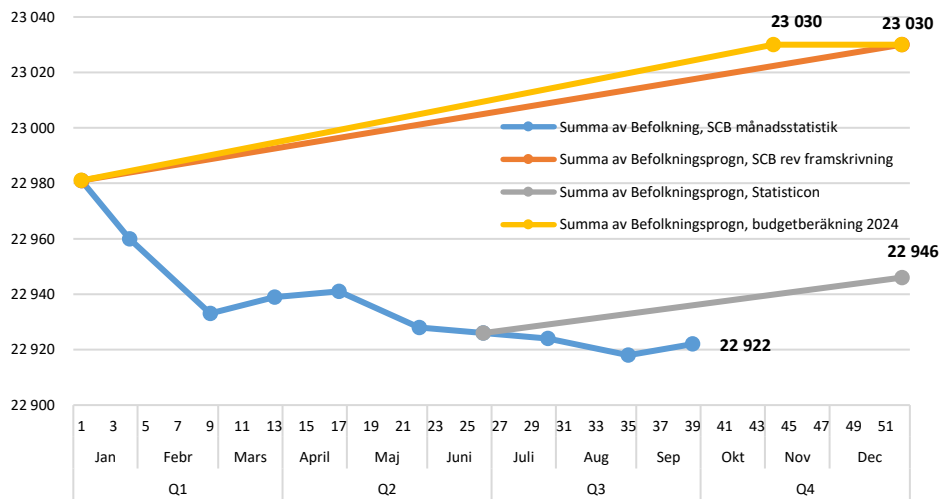


PERSONALSTATISTIK 2021–2023, JÄMFÖRELSEMÅNAD OKTOBER

	Okt 2021	Okt 2022	Okt 2023
Antal anställda personer ²	2 013	2 086	2 103
Anställda årsarbetare (ej timavlönade) ²	2 010	2 040	2 096
Visstidsanställda årsarbetare ²	283	251	194
Andel heltidsanställda av tv-anställda	97,20 %	97,90 %	98,14 %

² Urval: AVA, Vikariat och Tillsvärdareanställda

BEFOLKNINGSPROGNOS 2023 SAMT BEFOLKNINGSUTVECKLING PER MÅNAD



FINANSFÖRVALTNINGEN – FINANSIELLA MÅL

	Bokslut 2022	Budget 2023	Prognos 2023
Årets resultat, mnkr	-2,2	25,8	15,7
Årets resultat, %	-0,1	1,6	1,0
Årets balanskravsresultat, mnkr	-4,7	-	-24,8
Årets nettokostnader, mnkr	1 601,1	1 583,7	1 630,2
Förändring, %	7,0	4,2	1,8
Årets skatter o generella bidrag	1 598,0	1 619,2	1 653,3
Förändring, %	4,7	4,6	3,5
Nettokostnadsandel av skatteintäkter, bidrag och utjämning, %	100,1	97,8	98,6
Nämndernas avvikelse, mnkr	-60,5	-	-86,2

NÄMNDERNA

Nämnd	Nyckeltal	Mar	Apr	Maj	Aug	Sep	Okt
SAN	Antal hushåll med försörjningsstöd	147	180				
SAN	Antal placeringsdygn barn och unga	1 292	1 210				
ÄON	Under månaden verkställda LSS-beslut	289	285				
ÄON	Beläggningsgrad särskilt boende, %	100	100				
ÄON	Beslutade insatstimmar hemtjänsten	16 176	21 437				
ÄON	Antal korttidsdygn, SoL						

Månadsuppföljning
Kommunstyrelsen

Ledningsutskottet

ANTAGEN § x | xxxx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx | REVIDERAD § x | xxxx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx

SALA KOMMUN

Växel: 0224-74 70 00 | E-post kommun.info@sala.se | Postadress Box 304, 733 25 Sala

KSLU § 165 Ekonomi- och verksamhetsstyrning 2024

INLEDNING

Syftet med dokumentet Ekonomi- och verksamhetsstyrning är att mer ingående och detaljerat utifrån Sala kommuns styrmodell beskriva verksamhetsårets olika delprocesser i den kommunala organisationen.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5274, Ekonomi- och verksamhetsstyrning 2024

Ärendet föredras av ekonomichef Inger Lindström

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar
att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att fastställa Ekonomi- och verksamhetsstyrning för verksamhetsåret 2024, i
enlighet med Bilaga KS 2023.5274.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att fastställa Ekonomi- och verksamhetsstyrning för verksamhetsåret 2024, i
enlighet med Bilaga KS 2023.5274.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Ekonomi- och verksamhetsstyrning Verksamhetsåret 2024

SALA KOMMUN

INNEHÅLL

INLEDNING	5
RELATERADE STYRDOKUMENT	6
<i>Vision och målområden</i>	6
<i>Reglementen</i>	6
<i>Långsiktiga utvecklingsmål</i>	6
<i>Styrmodell Sala kommun</i>	6
<i>Budget</i>	6
GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING	7
<i>Finansiella mål</i>	7
<i>Långsiktiga utvecklingsmål</i>	8
<i>Verksamhetsmål</i>	8
EKONOMISTYRNING/BUDGETPROCESS	9
<i>Driftbudget</i>	9
<i>Investeringar</i>	9
Budget 2025–2028	10
Budgetprocessens olika delmoment.....	10
<i>Nämndernas investeringsplanering</i>	10
<i>Budgetförutsättningar</i>	11
<i>Politisk beslutsprocess</i>	13
<i>Nämndernas detaljbudget och verksamhetsplaner</i>	13
<i>Presentation av beslutad budget och nämndernas verksamhetsplaner</i>	13
UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING.....	15
<i>Månadsuppföljningar</i>	15
<i>Delårsrapport</i>	15
<i>Årsredovisning</i>	16
<i>Intern kontroll</i>	16
<i>Mallar</i>	16
DETALJERADE TIDPLANER 2024	17
Budget 2025 med plan 2026–2028.....	17
Månadsuppföljningar 2024	18
Delårsrapport 2024	18
Bokslut 2023	19

INLEDNING

Syftet med dokumentet 'Ekonomi- och verksamhetsstyrning 2024' är att mer ingående och detaljerat utifrån Sala kommuns styrmodell beskriva verksamhetsårets olika delprocesser i den kommunala organisationen.

RELATERADE STYRDOKUMENT

Samtliga styrdokument finns att läsa i sin helhet på Sala kommuns hemsida, www.sala.se/styrdokument.

VISION OCH MÅLOMRÅDEN

Fullmäktige har antagit en vision för Sala kommunkoncern och samtidigt utpekat tre målområden som strategiskt viktiga att prioritera för att nå visionen (KF 2021-04-26 § 31).

REGLEMENTEN

- Reglemente för kommunstyrelsen och övriga nämnder i Sala kommun
Beskriver uppdrag givet av fullmäktige till styrelse/nämnd.
- Reglemente för intern kontroll i Sala kommun
Beskriver organisation och ansvar kring säkerställandet av att styrelse/nämnd bedriver en ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet, att tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamhet ges samt att tillämpliga lagar, föreskrifter, riktlinjer m m följs.

LÅNGSIKTIGA UTVECKLINGSMÅL

Fullmäktige har antagit långsiktiga utvecklingsmål kopplade till målområdena. Utvecklingsmålen är övergripande och bedöms viktiga ur ett samhällsbyggarperspektiv för en fortsatt utveckling av kommunen. Särskilda fokusområden har utpekats som prioriterade med resultatindikatorer att följa utvecklingen i (KF 2021-08-30 § 90).

Nämnder/styrelser bidrar utifrån sina reglementen/grunduppdrag till att resultatindikatorerna utvecklas.

STYRMODELL SALA KOMMUN

Dokumentet beskriver den modell som kommunen arbetar enligt vad gäller mål, budget och uppföljning. I dokumentet finns ansvars- och rollfördelningen för såväl den politiska organisationen som förvaltningsorganisationen.

BUDGET

Budgetdokumentet beskriver beräkningsförutsättningarna som budgeten bygger på, den politiska budgetskrivelsen och de långsiktiga utvecklingsmålen samt fördelningen av de ekonomiska ramarna för drift och investeringar.

GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING

Grundläggande för den finansiella styrningen är att kommunen ska ha en god ekonomisk hushållning, d v s kommunens resurser ska användas på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt så mesta möjliga service skapas till högsta möjliga kvalitet inom givna ramar.

Varje generation bör bära kostnaderna för den service den beslutar om och konsumerar.

FINANSIELLA MÅL

Enligt antagna riktlinjer för god ekonomisk hushållning i Sala kommun är följande mål beslutade utifrån ett finansiellt perspektiv:

- Årets resultat ska uppgå till ett procentuellt överskott i relation till skatteintäkter, statsbidrag och utjämning. Resultatmålet kan tillfälligt variera på grund av för kommunen ej påverkbara omvärldsfaktorer.
- Ökningen av skatteintäkter, statsbidrag och utjämning ska vara större än nettokostnadsökningen.
- Nämnderna ska bedriva verksamheterna inom beslutade anslag.

Utöver detta har ytterligare ett mål beslutats av KF:

- Nämnder/styrelser ska se över möjligheterna till ökad intäktsfinansiering av sin verksamhet.

Huvudregeln är att investeringar ska finansieras med egna medel, undantag kan endast göras genom separat politiskt beslut. Ett positivt resultat behövs för att kunna egenfinansiera investeringar som överstiger årets avskrivningar. Om kommunen lånar även till dessa investeringar finns risk att ränta och amortering kommer att tränga undan övriga kostnader för drift av kommunens verksamhet i resultaträkningen.

Finansiella mål, budget 2024 plan 2025–2027, KF 2023 § 75:

	2024	2025	2026	2027
Resultat, %	1,0	2,5	2,5	3,0
Förändring verksamhetens nettokostnader, %	4,2	1,9	3,7	2,6
Förändring skatteintäkter, generella statsbidrag, utjämning och fastighetsavgift, %	4,3	3,5	3,9	3,2

LÅNGSIKTIGA UTVECKLINGSMÅL

De långsiktiga utvecklingsmålen är kopplade till de målområden som ses som strategiskt viktiga för att nå den antagna visionen.

- Sala ska erbjuda attraktiva boenden och verka för fler arbetstillfällen, stärkt näringsliv och bra utbildning i hela kommunen.
- Fokus på människors hälsa och välmående genom hela livet.
- Fokus på att skapa insyn och inflytande för våra medborgare, föreningar och näringsliv för att stärka trygghet och demokrati.

Utifrån sina grunduppdrag/reglementen/ägardirektiv medverkar nämnderna och de kommunala bolagen med aktiviteter som bidrar till att fullmäktiges långsiktiga utvecklingsmål nås.

Nämnderna anger dessa i sina respektive verksamhetsplaner.

VERKSAMHETSMÅL

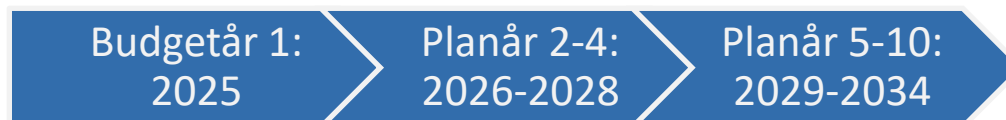
De ekonomiska ramarna är överordnade målen vilket innebär att de ekonomiska resurserna sätter gräns för måluppfyllelsen och verksamhetens inriktning och omfattning.

Nämnderna mäter sin verksamhets omfattning och kvalitetsutveckling via indikatorer som anges i respektive nämnds verksamhetsplan. Kommunens medverkan i Kommunens Kvalitet i Korthet (KKiK) ska beaktas.

God måluppfyllelse i delårsrapport och årsbokslut är en förutsättning för att uppnå god ekonomisk hushållning.

EKONOMISTYRNING/BUDGETPROCESS

I Sala kommuns budgetmodell fastställs budgeten för det kommande året (budgetår) samt plan för ytterligare **tre** år (planår) för både drift och investeringar. I planeringsunderlaget ska också ingå en plan för ytterligare **sex** års investeringar (planår), vilket innebär att kommunens investeringsplan uppgår till totalt 10 år.



DRIFTBUDGET

Nämnd har fullt ansvar för sin verksamhet utifrån givna resurser. Anslagsbindningen kopplas till nettoanslag. Den affärsdrivande verksamheten redovisas som resultatenheter. Nämnd ska fastställa budgeten på verksamhetsområde och äger rätt att under budgetåret omfördela budgetbeloppen inom sitt anslag. Resurserna ska användas där de bäst behövs för att nå måluppfyllelse.

Verksamheterna ska styras utifrån en helhetssyn på ekonomi, prestationer och kvalitet.

Decentralisering av ekonomiskt ansvar ska åtföljas av decentralisering av befogenheter för effektiv resultatuppföljning och utkrävande av ansvar för verksamhet, ekonomi och personal.

INVESTERINGAR

Projekten i investeringsbudgeten är indelad i 'ramanslag' för årligen återkommande projekt, såsom t ex reinvesteringar, och 'strategiska' projekt där även investeringar kopplade till exploateringsområden ingår.

För projekten som ryms inom budgeten för ramanslag, ska en plan presenteras för ansvarig nämnd inför budgetåret där respektive projekt är prissatt. Inget startbesked krävs för de årligen återkommande projekten.

För strategiska projekt krävs startbesked från ansvarig nämnd inför påbörjandet av projektet.

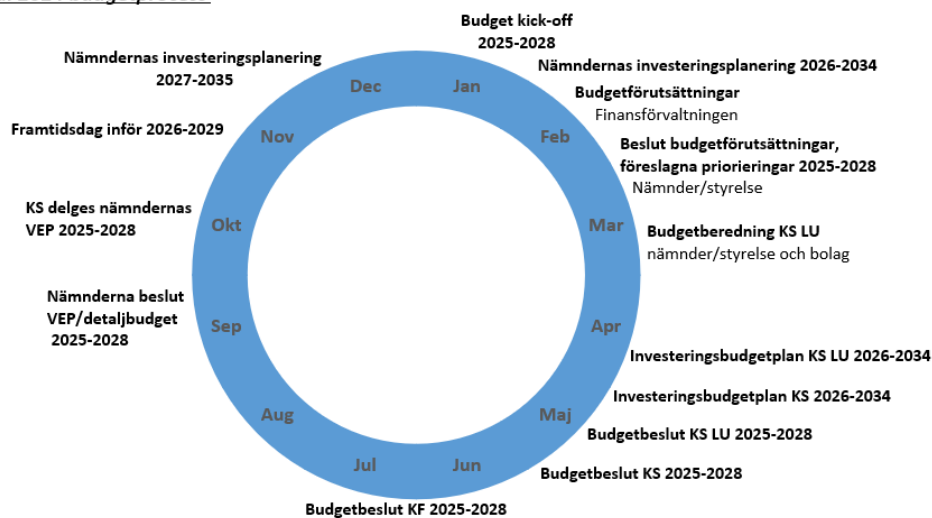
Anslagen binds till nämnd. Med en långsiktig investeringsplanering där investeringsmedel avsätts tidigt i budgetprocessen kan akuta investeringsbehov uppkomma. En omprioritering inom nämnds anslag ska då göras i första hand, om det inte är möjligt begärs tilläggsanslag från fullmäktige.

För investeringar som är komponentindelade beräknas de budgeterade kapitalkostnaderna enligt schablon. Schablonen utvärderas årligen av Ekonomikontoret.

Budget 2025–2028

Under 2024 fastställs av fullmäktige budget för 2025 samt en plan för 2026–2028. I budgeten ingår även en investeringsplan för ytterligare fem år, 2028–2034.

Årshjul 2024 budgetprocess



Detaljerad tidplan, se sid 17.

Budgetprocessens olika delmoment

NÄMNDERNAS INVESTERINGSPLANERING

Nämnderna påbörjar under hösten/vintern 2023 arbetet med att inventera och sammanställa investeringsbehov för perioden 2026–2034.

Innehåll i nämndernas investeringsplanering:

- Investeringsbehov för perioden 2026–2034, förändringar i relation till beslutad investeringsplan.
- Nämndens lokalbehov på lång sikt.
- Beräkningar på driftkonsekvenser (kapitaltjänst, sanering, utrangering etc)

Investeringsplaneringen lämnas under december till ekonomikontoret för sammanställning. Ett förslag sammanställs därefter baserat på möjligheterna till

finansiering för år 2026 och framåt. Förslaget presenteras under budgetkickoffen i januari 2024 för att sedan behandlas politiskt av KS LU i april och KS i maj.

Investeringsbehoven delas upp i årligen återkommande investeringar (underhålls- och reinvesteringar) och strategiska investeringar (verksamhet resp exploatering). Sammanställningen ska innehålla en detaljerad lista över vilka projekt som avses med tillhörande uppskattad kostnad och tidplan.

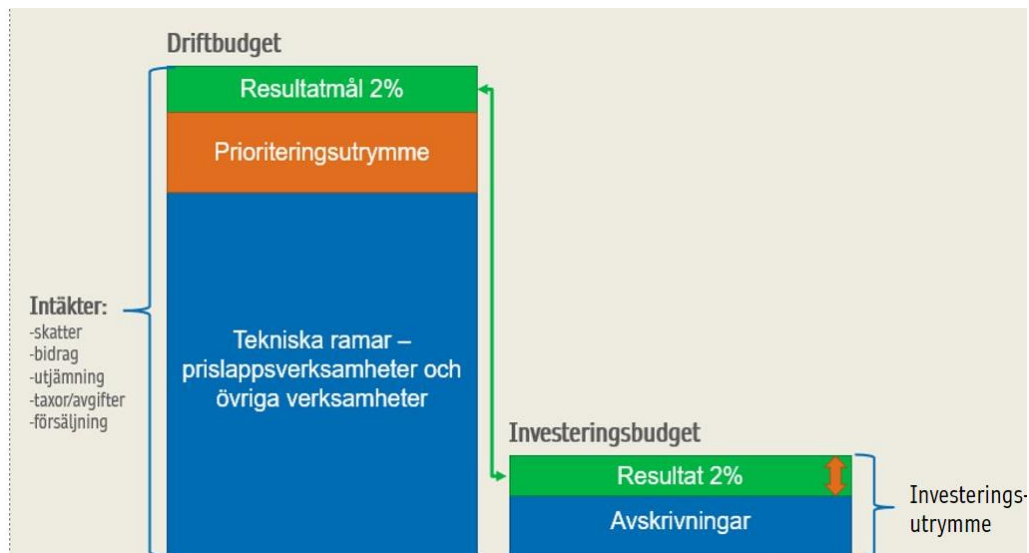
Ekonomikontoret tillhandahåller mallar och ifyllnadsanvisningar.

Större projekt som inte kan egenfinansieras kan utifrån väl genomarbetade underlag hanteras och beslutas i separat beslutsordning om nödvändigt.

BUDGETFÖRUTSÄTTNINGAR

Budgetmodell

I Sala kommun används en resursfördelningsmodell som baseras på demografi och prislappar från det kommunala kostnadsutjämningsystemet. Utifrån detta räknas tekniska ramar fram för de olika verksamheterna som ska vara realistiska och transparenta och motsvara en genomsnittlig ambitionsnivå för riket. Utöver de tekniska ramarna görs medvetna politiska prioriteringar som är kopplade till kommunfullmäktiges långsiktiga utvecklingsmål. Det finns också en tydlig koppling mellan drift och investering i modellen. Syftet med modellen är att ge politiken bra beslutsunderlag och förutsättningar för en förbättrad långsiktig planering.



Framtidsdag

Under senhösten startas budgetarbetet upp med en faktabaserad nulägesbeskrivning och en omvärldsspaning inför budgetkickoffen. Där lyfts t ex

kända förutsättningar och förändringar som gäller verksamhet, personal och ekonomi upp och presenteras för kommunstyrelsens ledningsutskott och nämndernas presidier.

Budgetkickoff

På budgetkickoffen i januari deltar kommunstyrelsen, nämndernas presidier, bolagens Vd:ar samt kontorschefer. Vi detta tillfälle diskuteras både prioriteringar i driftsbudgeten, investeringar och målstyrning på en övergripande nivå.

Finansförvaltningens strategiska inspel

Finansförvaltningen presenterar under februari de ekonomiska förutsättningarna inför budgetåret genom analys av den demografiska utvecklingen samt utvecklingen av kommunens intäkter som exempelvis kommunalskatt och utjämningsbidrag. Dessutom görs beräkningar av bl a arbetsgivaravgifter, pensionskostnader och finansiella kostnader. I beräkningarna beaktas även kommunens finansiella mål.

Nämndernas prioriteringsförslag

Nämnderna gör en omvärldspaning inom sitt ansvarsområde som ett förarbete till sina förslag till prioriteringar. Nämnden beslutar vilka förslag till prioriteringar som ska lämnas vidare till budgetberedningen.

Prioriteringsförslag lämnas till ekonomikontoret i februari som sammanställer materialet. Under den första budgetberedningsdagen i mars har nämnderna möjlighet att presentera och motivera sina prioriteringsförslag. Nämnden ges då också tillfälle att diskutera utvecklingsfrågor och måluppfyllelse samt andra framtida verksamhetsförutsättningar som exempelvis lagförslag, förändringar i statsbidrag och övriga aktuella frågor.

Budgetberedning

Finansförvaltningen gör en kort sammanfattning av budgetförutsättningarna med eventuella förändringar som tillkommit sedan februari.

Nämndernas underlag till investeringsplanering för år 2026–2034 presenteras tillsammans med ett förslag baserat på möjligheterna till finansiering.

Nämnderna presenterar sina prioriteringsförslag och de kommunala bolagen beskriver de kommande årens planering.

Stort fokus läggs på dialog och diskussioner.

Kallelse inför budgetberedningen skickas ut till samtliga nämnder och bolag tillsammans med en mall för presentationen.

POLITISK BESLUTSPROCESS

Den politiska beslutsprocessen kring *investeringsbudgeten* påbörjas efter budgetkickoffen i januari för att beslutas i KS i maj för perioden 2025–2034.

Den politiska beslutsprocessen kring *driftsbudgeten* påbörjas efter budgetberedningen. Den slutliga budgeten beslutas av fullmäktige i juni.

I budgetbeslutet fastslås såväl investeringsbudget, driftsbudget samt finansieringen (låneram) för budget 2025 och plan för 2026–2028. Under denna process finns möjlighet att ställa olika politiska förslag mot varandra.

Ekonomikontoret kommer att tillhandahålla uppdaterade beräkningsunderlag då SKR har publicerat skatteunderlagsprognos utifrån vårbudgetpropositionen.

NÄMNDERNAS DETALJBUDGET OCH VERKSAMHETSPLANER

Nämndernas uppdrag är att sammanställa en verksamhetsplan och budget som ryms inom de ramar som fastställts av KF.

För att göra detaljbudgeten används verktyget 'Budget och Prognos' (BoP) för såväl personalbudget som driftsbudget.

Verksamhetsplanen för 2025 beslutas av nämnd under hösten och delges KS under november 2024.

Innehåll:

- Fördelning mellan verksamhetsområden.
- Kostnader ska beskrivas i sin helhet, inte i form av avvikelse mot föregående budget.
- Prioriteringar som gjorts och konsekvenser av dessa.
- Varje nämnd ansvarar för uppräknings av kostnaderna för respektive år.
- Varje nämnd ska också ta hänsyn till kapitalkostnaderna och driftskonsekvenser för de investeringar som föreslagits inom det i angivna ramförslaget.
- Nämnderna ska beskriva hur/med vilka aktiviteter de ska bidra till att de kommunövergripande utvecklingsmålen nås.
- Indikatorer för att mäta grunduppdragets omfattning och kvalitetsutveckling.

Mall för nämndernas arbete tillhandahålls av Ekonomikontoret.

PRESENTATION AV BESLUTAD BUDGET OCH NÄMNDERNAS VERKSAMHETSPLANER

Utifrån beslutet i KF sammanställs ett budgetdokument som sedan delges fullmäktige på det sammanträde som följer närmast efter budgetbeslutet.

Parallellt med ovanstående arbetar nämnderna med att ta fram sina verksamhetsplaner utifrån de av KF beslutade ramarna. När nämnden beslutat om verksamhetsplanen ska denna delges KS.

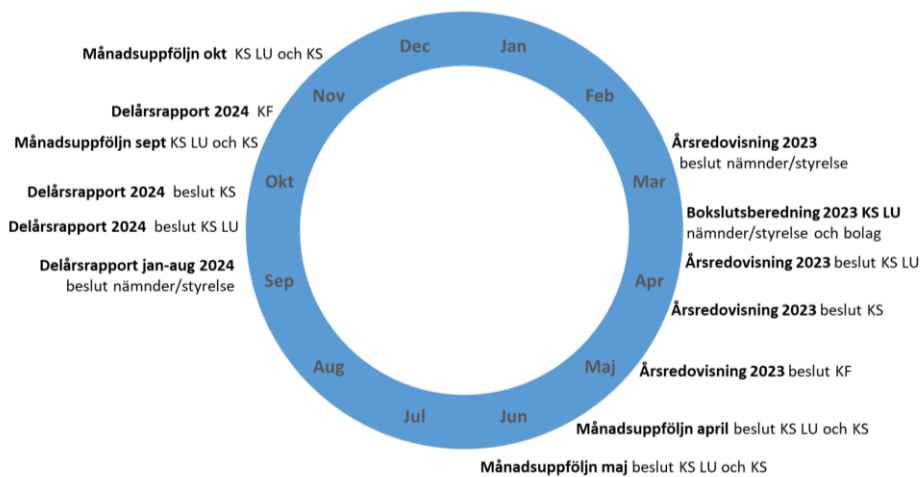
Detaljbudgeten ska finnas tillgänglig i ekonomisystemet senast första dagen på det år budgeten avser förutsatt att ett budgetbeslut tas enligt fastställd tidplan.

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Kommunens uppföljning sker enligt kommunens styrmodell med:

- fyra månadsuppföljningar med årsprognos
- en delårsrapport per 31 augusti med helårsprognos
- årsredovisning.

Årshjul 2024 uppföljningsprocess



Detaljerad tidplan, se sid 18–19.

MÅNADSUPPFÖLJNINGAR

Uppföljningsrapporterna ska innehålla en årsprognos över verksamhetens utfall vad gäller drift och investeringar samt kommentarer om orsaker till ekonomiska avvikelser, förslag på åtgärder inklusive tidplan och verksamhetskommentarer. Månadsuppföljningen per april innehåller även en uppföljning av nämndernas aktiviteter kopplade till fullmäktiges utvecklingsmål.

Månadsuppföljningarna behandlas politiskt av respektive nämnd och överlämnas till KS LU för beredning innan beslut av KS.

DELÅRSRAPPORT

Delårsrapporten ska innehålla en prognos för verksamhetens utfall för hela året när det gäller drift, investeringar och måluppfyllelse.

De kommunala bolagen ska lämna redovisning till kommunen för den sammanställda redovisningen i delårsrapporten. Denna redovisning ska vara anpassad för att följa de redovisningsprinciper som gäller för kommunen.

Nämnderna och bolagen lämnar sina underlag i september.

ÅRSREDOVISNING

Årsredovisningen skall vara en redogörelse av utfallet av verksamheten, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen vid årets slut. För att uppfylla detta ska i årsredovisningen ingå:

- förvaltningsberättelse
- resultaträkning
- balansräkning
- finansierings-/kassaflödesanalys
- noter
- driftsredovisning
- investeringsredovisning

Nämnderna och bolagen lämnar sina bokslut i mitten av februari. Bolagens redovisning ska vara anpassad för att följa de redovisningsprinciper som gäller för kommunen.

Bokslutsberedning

Finansförvaltningen gör en kort sammanfattning av årsredovisningen. Nämnder och bolag presenterar sina verksamhetsberättelser.

Därefter vidtar ett politiskt arbete som resulterar i ett förslag till årsredovisning som presenteras för KS.

INTERN KONTROLL

Nämnderna antar senast under december månad en internkontrollplan för det kommande verksamhetsåret. KS kan också besluta om övergripande kontrollmoment som gäller för samtliga kommunens nämnder.

I samband med delårsrapporten följs internkontrollplanen upp och senast i samband med årsredovisningen redovisas resultatet av den interna kontrollen till KS.

MALLAR

Mallar och rutindokument tillhandahålls av Ekonomikontoret.

DETALJERADE TIDPLANER 2024

Budget 2025 med plan 2026–2028

Datum	Aktivitet
31 november 2023	Framtidsdag inför budgetkickoff
Nov-8 dec 2023	Nämnderna/kontoren sammanställer investeringsbehov för 2026 - 2034
8 dec 2023–5 jan	Ekonomikontoret sammanställer nämndernas/kontorens investeringsbehov 2026–2034
10 januari	Budgetkickoff (första KS i januari)
Februari	KLG sammanställer förslag på prioriteringar i driftsbudgeten
21 februari	Budgetförutsättningar från finans behandlas i KS LU
27 februari	Prioriteringsförslag från nämnderna färdiga för utskick till budgetberedningen
6 mars	Budgetberedning
Prel v 17–18	SKR presenterar ny skatteunderlagsprognos utifrån vårpropositionen, Ekonomikontoret levererar uppdaterade beräkningsunderlag
24 april	KS LU Investeringsbudget 2025 – 2026 med plan 2027 - 2034
8 maj	KS Investeringsbudget 2025 – 2026 med plan 2027 - 2034
22 maj	KS LU Budget 2025 plan 2026–2028
5 juni	KS Budget 2025 plan 2026–2028
24 juni	KF Budget 2025 plan 2026–2028
Okt/Nov	Nämndernas verksamhetsplaner delges KS
Dec	Internkontrollplan 2025 antas av nämnderna
Nov-dec 2024	Nämnderna sammanställer investeringsbehov för 2027 - 2035

Månadsuppföljningar 2024

Aktivitet	April	Maj	Delår	Sep	Okt
Fastställda siffror för månaden i ekonomisystemet	3 maj	3 jun	4 sep	3 okt	4 nov
Verksamhetschefens deadline till ekonom	8 maj	7 jun	9 sep	7 okt	7 nov
Till Ekonomikontoret för sammanställning	13 maj	10 jun	12 sep	14 okt	11 nov
Nämnderna behandlar månadsuppföljningen	13–21 maj	10–18 jun	16–20 sep	14–22 okt	11–19 nov
Ordförandeberedning	13 maj	10 jun	23 sep	21 okt	11 nov
Utskick till KS LU	15 maj	12 jun	25 sep	23 okt	13 nov
Månadsuppföljningen behandlas i KS LU	22 maj	19 jun	2 okt	30 okt	20 nov
Månadsuppföljningen beslutas av KS	5 juni	14 aug	16 okt	13 nov	4 dec

Delårsrapport 2024

Datum	Aktivitet
22 augusti	Kontorens texter till verksamhetscontroller
4 september	Sista dag att bokföra på delårsperioden
9 september	Kontorens ekonomiska analyser till verksamhetscontroller
11 september	Underlag till Ekonomikontoret från bolagen
11 september	Underlag till Ekonomikontoret från respektive nämnd
11 september	Utskick till respektive nämnd
16–20 september	Nämnderna behandlar delårsrapporten
23 september	Ordförandeberedning
25 september	Utskick KS LU
2 oktober	Beslut i KS LU
3–8 oktober	Revisionsgranskning
16 oktober	Beslut KS
28 oktober	Beslut i KF

Bokslut 2023

Datum	Aktivitet
8 januari 2024	Ekonomisystemet stänger månad 12
12 januari	Ekonomisystemet stänger månad 13
15 januari	Kontoren klara med texterna
19 januari	Kontorets deadline till verksamhetscontroller
1 februari	Utskick till respektive nämnd
7 februari	Underlag till Ekonomikontoret från bolagen
8 februari	Underlag till Ekonomikontoret från resp nämnd
5-9 februari	Nämnderna behandlar bokslutet
28 februari	Utskick till bokslutsberedning
5 mars	Bokslutsberedning KS LU
27 mars	Beslut i KS LU
21 mars-9 april	Revisionsgranskning
10 april	Beslut i KS
29 april	Beslut i KF

Ekonomi- och verksamhetsstyrning

ANTAGEN § x | 20xx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx | REVIDERAD § x | xxxx-xx-xx | DIARIENUMMER 20xx/xxx

SALA KOMMUN

Telefon: 0224-74 70 00 | E-post kommun.info@sala.se | Postadress Box 304, 733 25 Sala

KSLU § 163 Revidering av Riktlinje för god ekonomisk hushållning

INLEDNING

Enligt kommunallagens 11 kap 1§, ska kommuner och regioner ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer. Fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen eller regionen.

Från och med 2024 kommer en Resultatreserv (RER) införas som ersätter den tidigare Resultatutjämningsreserven (RUR) och därmed behöver Riktlinje för god ekonomisk hushållning revideras.

Den tidigare Resultatutjämningsreserven (RUR) avvecklas och from 2024 kan endast disponering av medel från denna göras fram till och med 2033. Finns medel kvar att disponera i Resultatutjämningsreserven (RUR) ska riktlinjen även omfatta hanteringen av denna.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5270, missiv

Bilaga KS 2023.5272, Riktlinje god ekonomisk hushållning

Ärendet föredras av ekonomichef Inger Lindström.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Riktlinje för god ekonomisk hushållning i enlighet med Bilaga KS 2023.5272.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Riktlinje för god ekonomisk hushållning i enlighet med Bilaga KS 2023.5272.

Skickas till

Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

Riktlinje för God ekonomisk hushållning

KOMMUNFULLMÄKTIGE

METADATA OM DOKUMENTET

Dokumentnamn Riktlinje God ekonomisk hushållning		Dokumenttyp Riktlinje	Omfattar Kommunen
Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Dokumentansvarig Ekonomichef	Publicering www.sala.se , intranät	
Beslutad datum	Översyn bör göras	Klassificering	Diarienummer
Relation	Ersätter		Författningssamling

INNEHÅLL

1	INLEDNING	7
2	SYFTE	7
3	GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING	7
3.1	Finansiella mål	7
3.1.1	Årets resultat som andel av skatter och bidrag, %	7
3.1.2	Nettokostnadsökningen i förhållande till ökningen av skatter och bidrag	8
3.1.3	Styrelse/Nämnder ska bedriva verksamheten inom beslutade anslag	8
3.1.4	Styrelse/nämnder ska se över möjligheterna till ökad intäktsfinansiering av sin verksamhet	8
3.2	Resultatutjämningsreserv (RUR)	8
3.3	Resultatreserv (RER)	8
3.3.1	Reservering	8
3.3.2	Disponering	9

1 INLEDNING

Enligt kommunallagens 11 kap 1§ ska kommuner och regioner ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer. Fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen eller regionen.

2 SYFTE

God hushållning handlar om att styra ekonomi och verksamhet både i ett kortare och i ett längre tidsperspektiv. Om kostnaderna i ett längre perspektiv överstiger intäkterna innebär det att kommande generationer får betala för denna överkonsumtion. Normalt sett ska ekonomin visa på ett positivt resultat på en nivå som går att förmögenheten inte urholkas av inflation eller av för låg självfinansieringsgrad av investeringar.

Målsättningen för nivåerna på exempelvis ekonomiskt resultat, skuldsättning och förmögenhet ska beslutas lokalt av varje kommun och region utifrån lokalt rådande förutsättningar.

3 GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING

God ekonomisk hushållning skapas genom att kommunens verksamhet bedrivs på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt.

Kommunens resurser ska användas så att god hushållning nås ur såväl ett finansiellt perspektiv som verksamhetsperspektiv.

Vad som är god ekonomisk hushållning för Sala kommun beslutas årligen i kommunens budget.

3.1 Finansiella mål

3.1.1 ÅRETS RESULTAT SOM ANDEL AV SKATTER OCH BIDRAG, %

Årets resultat ska uppgå till ett procentuellt överskott i relation till skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning samt fastighetsavgift.

3.1.2 NETTOKOSTNADSÖKNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL ÖKNINGEN AV SKATTER OCH BIDRAG

Ökningen av skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning samt fastighetsavgift ska vara högre än ökningen av verksamheternas nettokostnader.

3.1.3 STYRELSE/NÄMNDER SKA BEDRIVA VERKSAMHETEN INOM BESLUTADE ANSLAG

Nämnder/styrelse ansvarar inom sina verksamhetsområden bl a för:

- att upprätthålla långsiktig planering och strategisk utveckling så att verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och ur ekonomiskt synpunkt tillfredsställande sätt, samt
- att budgeten från Kommunfullmäktige inte överskrids

3.1.4 STYRELSE/NÄMNDER SKA SE ÖVER MÖJLIGHETERNA TILL ÖKAD INTÄKTSFINANSIERING AV SIN VERKSAMHET

3.2 Resultatutjämningsreserv (RUR)

Syftet med RUR är att kommunen ska kunna täcka ett balanskravsunderskott, som uppstår på en lågkonjunktur och på så sätt skapa större flexibilitet för verksamheterna.

Enligt beslut fattat av riksdagen den 25 oktober 2023 får reservering av medel till RUR göras sista gången i årsredovisning 2023. Därefter kan endast disponering av medel från RUR ske.

För att disponera RUR ska balanskravsresultatet vara negativt och reserven får användas för att nå upp till ett nollresultat.

3.3 Resultatreserv (RER)

Enligt beslut fattat av riksdagen den 25 oktober 2023 införs en möjlighet att reservera medel till en resultatreserv i syfte att uppnå en god ekonomisk hushållning. Resultatreserven kan bidra till en ökad flexibilitet i användningen av sparade medel.

3.3.1 RESERVERING

Reservering till RER får göras med högst ett belopp som motsvarar det lägsta av antingen den del av årets resultat eller den del av årets resultat efter balanskravsjusteringar som överstiger:

- En (1) procent av summan av skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning samt fastighetsavgift, eller
- Två (2) procent av summan av skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning samt fastighetsavgift, om kommunen har ett negativt eget kapital inklusive ansvarsförbindelsen för pensionsförpliktelser

Reserven får uppgå till högst fem (5) procent av summan av skatteintäkter generella statsbidrag och utjämning samt fastighetsavgift.

Beslut om kommande års reservering kan fattas i samband med budgetbeslutet. I samband med årsredovisningen fastslås den verkliga reserveringen.

Reservering får göras tidigast i samband med årsredovisning 2024.

3.3.2 DISPONERING

Resultatreserven kan användas vid tillfälliga och/eller oförutsedda utgiftsökningar eller inkomstbortfall, så länge det bidrar till att uppnå god ekonomisk hushållning.

I budgetarbetet kan reserven användas för att täcka för vissa särskilda planerade kostnader enskilda år, t ex till följd av nödvändig omstrukturering av verksamhet för att på sikt uppnå god ekonomisk hushållning.

För att disponera RER ska balanskravsresultatet vara negativt och reserven får användas för att nå upp till ett nollresultat.

Riktlinje för God ekonomisk hushållning
Kommunfullmäktige

SALA KOMMUN

Telefon: 0224-74 70 00 | E-post kommun.info@sala.se | Postadress Box 304, 733 25 Sala

KONTOR, ENHET
Inger Lindström
Ekonomichef

MISSIV

Revidering av riktlinje för god ekonomisk hushållning

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Enligt kommunallagens 11 kap 1§ ska kommuner och regioner ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer. Fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen eller regionen.

Från och med 2024 kommer en resultatreserv (RER) införas som ersätter den tidigare resultatutjämningsreserven (RUR) och därmed behöver riktlinjerna för god ekonomisk hushållning revideras.

Den tidigare Resultatutjämningsreserven avvecklas och from 2024 kan endast disponering av medel från denna göras fram till och med 2033. Finns medel kvar att disponera i RUR ska riktlinjerna även omfatta hanteringen av denna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att anta reviderade riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Bilagor:

1 Riktlinjer
för god
ekonomisk
hushållning

DNR.

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? JA NEJ
- Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? JA NEJ
- Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? JA NEJ
- Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? JA NEJ
- Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? JA NEJ
- Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? JA NEJ

Landsbygdsperspektivet

- Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? JA NEJ
- Vid **JA** hur bedömer ni att beslutet påverkar:
- Att det blir svårare att bo på landsbygden? JA NEJ
- Att det blir fler jobb på landsbygden? JA NEJ
- Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? JA NEJ

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? JA NEJ
- Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? JA NEJ
- Kan beslutet utestänga någon från samhället? JA NEJ
- Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? JA NEJ
- Om **NEJ** – varför inte?

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

KSLU § 166 Revidering av Taxa för provning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)

INLEDNING

Kommuner får ta ut avgifter för provning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622). Avgifter tas ut med stöd av 8 kap. 10 § alkohollagen.

En revidering av den gällande Taxan för provning och tillsyn enligt alkohollagen har gjorts för att säkerställa att taxan överensstämmer med det som föreskrivs enligt rådande lagstiftning. De revideringar som bland annat har gjorts är i taxans innehåll där fåtal avgiftskategorier har tagits bort och istället ersatts av timdebitering för nedlagd handläggningstid. Vidare har också en tydligare struktur av indexupp-räkning av avgifterna gjorts.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5275, missiv

Bilaga KS 2023.5276, protokollsutdrag BMN § 2023-10-10

Bilaga KS 2023.5286, tjänsteskrivelse Bygg- och Miljö

Bilaga KS 2023.5287, reviderad Taxa för provning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)

Ärendet föredras av kommunjurist Josefin Gardeblad.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta revidering av Taxa för provning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622) i enlighet med Bilaga KS 2023.5287, samt

att taxan ska börja gälla från och med den 1 januari 2024.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar

att anta revidering av Taxa för provning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622) i enlighet med Bilaga KS 2023.5287, samt

att taxan ska börja gälla från och med den 1 januari 2024. Ange att-sats

Moderaterna återkommer till kommunstyrelsen med förslag.

Skickas till

Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

STABEN FÖR UTVECKLING OCH FÖRVALTNING
Josefin Gardeblad
Kommunjurist

MISSIV

Revidering av Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Kommuner får ta ut avgifter för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622). Avgifter tas ut med stöd av 8 kap. 10 § alkohollagen.

En revidering av den gällande Taxan för prövning och tillsyn enligt alkohollagen har gjorts för att säkerställa att taxan överensstämmer med det som föreskrivs enligt rådande lagstiftning. De revideringar som bland annat har gjorts är utav taxans innehåll där fåtal avgiftskategorier har tagits bort och istället ersatts av timdebitering för nedlagd handläggningstid. Vidare har också en tydligare struktur utav indexuppräknning av avgifterna gjorts.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige besluta att anta revidering av Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)

att taxan ska börja gälla från och med 2024-01-01

Bilagor:

- 1 Revidering av Taxa för prövning och tillsyn enligt Alkohollagen (2010:1622)
- 2 **BMN/2023/64/2**

Sammanträdesdatum
2023-10-10

Dnr: 2023-1570/Adm

§ 64

Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)

Beredning

Bilaga Dnr: 2023/64/2 tjänsteskrivelse 2023-09-28.

Bilaga KFS 086 revision 02 Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen

Lena Pettersson miljöchef föredrar ärendet.

Yrkande

Ordförande Viktor Kärvinge (S) yrkar att bygg- och miljönämnden beslutar att anta förslag till taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen och att överlämna förslaget till taxa till kommunstyrelsen för beredning och att föreslå kommunfullmäktige att besluta om taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen.

BESLUT

Bygg- och miljönämnden beslutar

att anta förslag till taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen

att överlämna förslaget till taxa till kommunstyrelsen för beredning och att föreslå kommunfullmäktige att besluta om taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen.

BAKGRUND




Samhällsbyggnadskontoret har genomfört en granskning och en aktualisering av den nu gällande taxan. Granskningen är genomförd för att säkerställa att taxan överensstämmer med bestämmelserna i lagstiftningen samt att kommunen ej avviker i hanteringen av avgifter och avgiftsstorlek.

Avgiftskategorier och nivåer på avgifter har jämförts med kommuner i vår region samt med kommuner i vår storlek. Det aktuella förslaget ligger i linje med dessa kommuner.

De förändringar som förslaget innehåller är mindre avgiftskorrigeringar samt en tydligare indexuppräknings av avgifterna. Ett par avgiftskategorier har tagits bort och ersatts av timdebitering för nedlagd handläggningstid.

Utdrag

Kommunstyrelsen

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	--	---

BYGG OCH MILJÖMILJÖENHETEN
Lena Pettersson

Bilaga BMN 2023/64/2

Bygg- och miljönämnden

Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen (2010:1622)**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Bygg- och miljönämnden beslutar att

- anta förslag till taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen.
- överlämna förslaget till taxa till kommunstyrelsen för beredning och att föreslå kommunfullmäktige att besluta om taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen.

Bakgrund

Samhällsbyggnadskontoret har genomfört en granskning och en aktualisering av den nu gällande taxan. Granskningen är genomförd för att säkerställa att taxan överensstämmer med bestämmelserna i lagstiftningen samt att kommunen ej avviker i hanteringen av avgifter och avgiftsstorlek.

Avgiftskategorier och nivåer på avgifter har jämförts med kommuner i vår region samt med kommuner i vår storlek. Det aktuella förslaget ligger i linje med dessa kommuner. De förändringar som förslaget innehåller är mindre avgiftskorrigeringar samt en tydligare indexuppräknings av avgifterna. Ett par avgiftskategorier har tagits bort och ersatts av timdebitering för nedlagd handläggningstid.

Samhällsbyggnadskontoret

Lena Pettersson
Miljöchef**Bilaga**

Taxa för prövning och tillsyn enligt alkohollagen

DelgesKommunstyrelsen
Akten

Sala kommun

Kommunal författningssamling

TAXA FÖR PRÖVNING OCH TILLSYN ENLIGT ALKOHOLLAGEN (2010:1622)

KFS 086 revision 02

TAXA

ANTAGEN:

GÄLLER FRÅN OCH MED: 2024-01-01

Inledande bestämmelser

§ 1.

Denna taxa gäller avgifter för Sala kommuns kostnader för prövning och tillsyn mm enligt alkohollagen (2010:1622) samt bestämmelser och förordningar meddelade med stöd av denna lag.

§ 2.

Avgift enligt denna taxa ska betalas för

1. Handläggning och andra åtgärder med anledning av ansökningar samt anmälningar enligt alkohollagen.
2. Handläggning och andra åtgärder vid tillsyn enligt alkohollagen.

§ 3.

Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Sala kommun. Betalning ska ske inom tid som anges på fakturan.

§ 4.

Avgifterna i 5, 8-9 och 10 §§ beräknas utifrån angiven procentsats av aktuellt års prisbasbelopp, avrundat till närmaste 100-tal kr. Utgångspunkt för taxan är prisbasbelopp för år 2024 vilket är 57 300kr

Avgifter för serveringstillstånd

Fasta avgifter

§ 5.

Prövningsavgiften täcker kostnaden för att handlägga en ansökan eller en anmälan enligt alkohollagen.

Typ av ansökan eller anmälan	% av prisbasbelopp (2024, 57300kr)	Faktisk avgift, kr (år 2024)
Ansökan om stadigvarande tillstånd	25%	14 300 kr
Ändring av befintligt tillstånd	10%	5 700 kr
Tillfällig ändring i befintligt tillstånd	4,5%	2 600 kr
Ansökan om tillfälligt tillstånd till allmänheten en (1) dag. Varje ytterligare tillkommande dag	10% 3%	5 700 kr 1 700 kr
Ansökan om tillfälligt tillstånd till slutet sällskap en (1) dag. Varje ytterligare tillkommande dag	3% 0,4%	1 700 kr 200 kr
Tillstånd till gemensam serveringsyta, per deltagare	3%	1 700 kr
Anmälan om lokal (catering), första tillfället	1,5%	800 kr
Anmälan om lokal (catering), tidigare godkänd lokal	0,4%	200kr
Övrig prövning som inte ingår i en prövningskategori ovan.	Timavgift för nedlagd handläggningstid	1 260 kr/h *

* Timavgift beräknas enligt fastställd taxa av kommunen för avgifter inom Miljöbalkens område.

§ 6.

Avgifter för ansökan och anmälan ska betalas innan handläggningen påbörjas. Avgift tas ut även om ansökan avslås.

Tillsynsavgifter

§ 7.

Årlig avgift för tillsyn ska betalas från det kalenderår då tillstånd enligt alkohollagen beviljats.

§ 8.

Fast tillsynsavgift för verksamheter som har tillstånd enligt alkohollagen är 6% av gällande prisbasbelopp. För 2024 är avgiften 3400 kr.

Fast tillsynsavgift	% av prisbasbelopp	Faktisk avgift 2024, avrundat till närmaste 100-tal
Verksamheter med tillstånd	6 %	3 400 kr

§ 9.

Rörlig tillsynsavgift för stadigvarande försäljning baseras på inrapporterad omsättning av alkoholförsäljningen för föregående år (restaurangrapport).

Alkoholförsäljningens omsättning i kronor	% av prisbasbelopp	Faktisk avgift 2024, avrundat till närmast 100-tal kr
< 75 000	2,5 %	1 400 kr
75 001 – 150 000	5 %	2 900 kr
151 000 – 225 000	7,5 %	4 300 kr
225001 – 300 000	10 %	5 700 kr
300 001 – 500 000	12 %	6 900 kr
500 001 – 750 000	15 %	8 600 kr
750 001 – 1 000 000	20 %	11 400 kr
1 000 001 – 2 000 000	25 %	14 300 kr
2000 001 – 3 000 000	30 %	17 200 kr
3 000 001 – 4 000 000	35 %	20 100 kr
4 000 001 – 5 000 000	40 %	22 900 kr
5 000 001 – 6 000 000	45 %	25 800 kr
6 000 001 -	50 %	28 600 kr

Handel med, eller servering, av folköl

§ 10.

Fast årlig tillsynsavgift över handel med folköl eller servering av sådan tas ut med 4% av gällande prisbasbelopp. Avgiften ska betalas från det år anmälan lämnas till kommunen.

Anmälan om hantering av Folköl	% av prisbasbelopp	Faktisk avgift 2024, avrundat till närmast 100-tal kr
Handel eller servering av folköl	4 %	2 300 kr

Nedsättning av avgift

§ 11.

Om det finns särskilda skäl med hänsyn till verksamhetens art och omfattning, tillsynsbehov, nedlagd handläggningstid eller andra omständigheter får bygg och miljönämnden besluta om nedsättning av avgift.

Ikraftträdande

§ 12.

Denna taxa träder i kraft den 1 januari 2024.

KSLU § 167 Ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond

INLEDNING

Frälsningsarmén har inkommit med en ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond. I ansökan framgår det att de ansöker om 10 000 kronor i bidrag från donationsfonden för att kunna hjälpa fler medborgare i sin verksamhet.

Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond har ett kapital på 6000 kronor att dela ut. Kapitalet ska delas ut enligt följande ändamål;

"För något välgörande ändamål eller ändamål av allmännyttig natur, dock ej för sådant ändamål som det tillkommer staden att bekosta hvarför afkastningen icke får ingå som tillgång i Stadens budget."

Kommunstyrelsen behöver besluta om att dela ut kapital från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond enligt det ändamål som ställs. Utifrån Frälsningsarméns ansökan är det att anse att bidraget är för välgörande ändamål. Då ansökan från Frälsningsarmén avser bidrag om 10 000 kronor bör det istället beslutas om att bevilja Frälsningsarmén ett bidrag på 6000 kronor.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5293, missiv

Bilaga KS 2023.5289, ansökan från Frälsningsarmén/William

Ärendet föredras av kommunjurist Josefin Gardeblad.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att dela ut 6000 kronor från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond till Frälsningsarmén/William Sala.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att dela ut 6000 kronor från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond till Frälsningsarmén/William Sala.

Skickas till

Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

STABEN FÖR UTVECKLING OCH FÖRVALTNING
Josefin Gardeblad
Kommunjurist

MISSIV

Ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Frälsningsarmén har inkommit med en ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond. I ansökan framgår det att de ansöker om 10 000 kronor i bidrag från donationsfonden för att kunna hjälpa fler medborgare i sin verksamhet.

Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond har ett kapital på 6000 kronor att dela ut. Kapitalet ska delas ut enligt följande ändamål;

*"För något välgörande ändamål eller ändamål av allmännyttig natur,
dock ej för sådant ändamål som det tillkommer staden att bekosta hvarför
afkastningen icke får ingå som tillgång i Stadens budget."*

Kommunstyrelsen behöver besluta om att dela ut kapital från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond enligt det ändamål som ställs. Utifrån Frälsningsarméns ansökan är det att anse att bidraget är för välgörande ändamål. Då ansökan från Frälsningsarmén avser bidrag om 10 000 kronor bör det istället besluta om att bevilja Frälsningsarmén om ett bidrag på 6000 kronor.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att besluta om att dela ut 6000 kronor från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond till Frälsningsarmén

Bilagor:

1. Ansökan om medel från Stiftelsen Ferdinand Collins donationsfond.
2. Kopia på lista över donationsfonder.
3. Stiftelsen Ferdinand Collins fond och ändamål.

Frälsningsarmén/William

Fredsgatan 3 733 31 Sala

Tel 0224-10372

Plusgiro: 515526-2

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2023 -10- 2 6	
Diarienumr	Aktbilaga
Dpb:	

Till/

Stiftelsen Ferdinand Collins fond

Org,nummer: 879500-7312

c/o Sala kommun

Box 304

73325 SALA

Ansökan om medel för välgörande ändamål

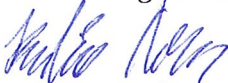
Det är dyrtid i Sverige vilket betyder att många medborgare, särskild de med små marginaler, har svårt att klara sig. Vi möter många av dessa genom vår verksamhet, men det "gör ont" när våra resurser begränsar oss att möta det stora behov som finns av hjälp. Inför julen är detta särskilt påtagligt.

Vi gläds därför över den möjlighet som öppnats för att kunna hjälpa fler med mer genom att ansöka om 10.000:- i bidrag från Ferdiand Collins fond.

Vänligen hör av er om ansökan behöver kompletteras.
Tack på förhand för en positiv behandling av vår ansökan!

Sala den 25 oktober 2023

Med vänlig hälsning



Karolina Nilsson

Kårledare

Tel 073-9206456



Rolf Karlsson

Ordf. Kårnämnden

Tel 070-5351343

KSLU § 168 Ansökan Apotekare A Ljungbergs donationsfond

INLEDNING

Frälsningsarmén har inkommit med en ansökan om medel från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond. I ansökan framgår det att de ansöker om 20 000 kronor i bidrag från donationsfonden för att kunna hjälpa fler medborgare i sin verksamhet.

Apotekare A. Ljungbergs donationsfond har ett kapital på 22 000 kronor att dela ut. Kapitalet ska delas ut enligt följande ändamål;

”Därefter får 7 tiondelar av räntan användas till något allmännyttigt eller välgörande ändamål efter stadsfullmäktiges beslut för varje gång.”.

Kommunstyrelsen behöver besluta om att dela ut kapital från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond enligt det ändamål som ställs. Utifrån Frälsningsarméns ansökan är det att anse att bidraget är för välgörande ändamål och därför bevilja bidrag på 22 000 kronor från donationsfonden.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5300, missiv

Bilaga KS 2023.5298, ansökan Frälsningsarmén/ William Sala Kommun

Ärendet föredras av kommunjurist Josefin Gardeblad.

Yrkanden

Amanda Lindblad (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar att dela ut 22 000 kronor från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond till Frälsningsarmén/William Sala.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att dela ut 22 000 kronor från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond till Frälsningsarmén/William Sala.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

STABEN FÖR UTVECKLING OCH FÖRVALTNING
Josefin Gardeblad
Kommunjurist

MISSIV

Ansökan om medel från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Frälsningsarmén har inkommit med en ansökan om medel från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond. I ansökan framgår det att de ansöker om 20 000 kronor i bidrag från donationsfonden för att kunna hjälpa fler medborgare i sin verksamhet.

Apotekare A. Ljungbergs donationsfond har ett kapital på 22 000 kronor att dela ut. Kapitalet ska delas ut enligt följande ändamål;

”Därefter får 7 tiondelar av räntan användas till något allmännyttigt eller välgörande ändamål efter stadsfullmäktiges beslut för varje gång.”.

Kommunstyrelsen behöver besluta om att dela ut kapital från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond enligt det ändamål som ställs. Utifrån Frälsningsarméns ansökan är det att anse att bidraget är för välgörande ändamål och därför bevilja bidrag på 22 000 kronor från donationsfonden.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen hemställer att besluta om att dela ut 22 000 kronor från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond till Frälsningsarmén

Bilagor:

1. Ansökan om medel från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond.
2. Kopia på lista över donationsfonder.
3. Apotekare A. Ljungbergs donationsfond och ändamål

Frälsningsarmén/William
Fredsgatan 3 733 31 Sala
Tel 0224-10372
Plusgiro: 515526-2



Till/

”Apotekare A. Ljungbergs donationsfond”

c/o Sala kommun
Box 304
73325 SALA

Ansökan om medel för välgörande ändamål

Det är dyrtid i Sverige vilket betyder att många medborgare, särskild de med små marginaler, har svårt att klara sig. Vi möter många av dessa genom vår verksamhet, men det ”gör ont” när våra resurser begränsar oss att möta det stora behov som finns av hjälp. Inför julen är detta särskilt påtagligt.

Vi gläds därför över den möjlighet som öppnats för att kunna hjälpa fler med mer genom att ansöka om 20.000:- i bidrag från Apotekare A. Ljungbergs donationsfond.

Vänligen hör av er om ansökan behöver kompletteras.
Tack på förhand för en positiv behandling av vår ansökan!

Sala den 25 oktober 2023

Med vänlig hälsning


Karolina Nilsson
Kårledare
Tel 073-9206456


Rolf Karlsson
Ordf. Kårnämnden
070-5351343

Stab för utveckling och förvaltning, Kanslienheten
Arminé Kanakanian
Kanslichef

MISSIV

Uppsägning samverkansavtal för gemensam bygg- och miljöorganisation Sala - Heby

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Sala och Heby kommuner har sedan oktober 2014 ingått ett samverkansavtal avseende gemensam bygg- och miljöorganisation. Ändamålet med avtalet har varit att bedriva en ekonomiskt effektiv verksamhet i enlighet med vad som åvilar var och en av kommunerna samt att säkra kompetens inom verksamhetsområdet.

Sala kommun har sett över samverkan och kan konstatera att bägge kommuner haft fördelar med att samverka inom området i enlighet med avtalet. Kommunen har dock även konstaterat att då kommunerna tidigare haft fördelar med avtalet så är dessa inte lika tydliga idag. Organisatoriskt sett är det tydligt att en mer renodlad myndighetsutövning som enbart omfattar Sala kommun är mer fördelaktig och bidrar även till en tydlig lokal demokratisk förankring.

Samverkan har inte lett till att kommunerna jobbat mer enhetligt inom området, utan tvärtom så ser Sala kommun att kommunerna anammat olika tillvägagångssätt genom att vi bland annat idag arbetar i olika ärendehanteringssystem samt tillhör olika länsstyrelser. Dessa förutsättningar försvårar arbetet och bidrar till en trögare ärendehantering.

Kommunstyrelsens rekommenderas därför att säga upp samverkansavtalet med Heby kommun avseende gemensam bygg- och miljöorganisation.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att kommunstyrelsen beslutar att säga upp Samverkansavtal för gemensam bygg- och miljöorganisation Sala-Heby.

Bilagor:

- 1 Samverkansavtal för gemensam bygg- och miljöorganisation Sala-Heby - 2014-06-26

Stab för utveckling och förvaltning, Kanslienheten

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? JA NEJ
- Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? JA NEJ
- Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? JA NEJ
- Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? JA NEJ
- Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? JA NEJ
- Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? JA NEJ

Landsbygdsperspektivet

- Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? JA NEJ
- Vid **JA** hur bedömer ni att beslutet påverkar:
- Att det blir svårare att bo på landsbygden? JA NEJ
- Att det blir fler jobb på landsbygden? JA NEJ
- Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? JA NEJ

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? JA NEJ
- Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? JA NEJ
- Kan beslutet utestänga någon från samhället? JA NEJ
- Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? JA NEJ
- Om **NEJ** – varför inte?

Stab för utveckling och förvaltning, Kanslienheten

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

26 juni 2014

SAMVERKANSAVTAL FÖR GEMENSAM BYGG- OCH MILJÖORGANISATION SALA-HEBY

Allmänt

Genom detta avtal är Sala och Heby kommuner överens om att samverka i en gemensam bygg- och miljöorganisation. Den gemensamma organisationens ändamål och verksamhet beskrivs enligt nedan.

§ 1 Ändamål

Den gemensamma organisationen skall bedriva en ekonomiskt effektiv verksamhet inom miljö- och byggområdet i enlighet med vad som åvilar var och en av kommunerna enligt gällande författningar och frivilliga åtaganden samt samnyttja och säkra kompetens inom organisationens verksamhetsområde. Ambitionsnivån skall vara i enlighet med den nivå som uttalas av de samverkande kommunerna.

§ 2 Verksamhet och organisation

Strukturen består av två separata nämnder med en gemensam tjänstemannaorganisation. Organisationen ingår i Sala kommuns övriga förvaltningsorganisation och är en del i båda kommunernas krisledningsorganisation.

§ 3 Ägardialog – verksamhet, måluppfyllelse, budget

Organisationens ekonomi, verksamhet och måluppfyllelse följs upp enligt den ekonomistyrningsmodell som tillämpas i Sala kommun med månatliga uppföljningar till kommunstyrelsen. Samma redovisning lämnas även till Heby kommun.

Minst två gånger per år skall en grupp mellan kommunerna sammanträda (ägardialog). Gruppen skall bestå av tre representanter från respektive kommunstyrelse tillsammans med kommunchefen. Till ägarmöten bör också ordförande och vice ordförande i ansvarig nämnd/utskott eller motsvarande kallas, liksom för området ansvariga tjänstemän. Dessa kallas bara till den del av mötet där nämndens/utskottets eller motsvarandes frågor behandlas. Gruppen sammankallas gemensamt av kommunstyrelseordförande i respektive kommun.

Sala kommun skall fastställa årsbudget och investeringsbudget för bygg- och miljöorganisationen i samråd med Heby kommun. Respektive kommun skall ges möjlighet till genomförande av kommunspecifika projekt vilka bekostas av den egna kommunen.

Vid ägardialogen skall resursfördelning, kvalitetsfrågor, budget, styrdokument, system för uppföljning av myndighetsärenden samt omfattningen av framtida samarbete diskuteras.

§ 4 Ersättningar

Heby kommun skall lämna årligt bidrag i form av ett fast pris för kostnaderna för den gemensamma organisationens verksamhet. Ersättningen utgår från budgeterad kostnad för år 2014. Till detta skall årligen adderas Sala kommuns allmänna uppräknings och/eller kostnadsökningar i relation till för området aktuella index. Vid väsentliga verksamhetsförändringar utöver ovanstående skall även detta regleras i ersättningsnivån. (ex. nya tjänster, nya verksamhetsområden etc.) Den typen av verksamhetsförändringar skall kommuniceras och överenskommas i ägarsamråd mellan kommunledningarna. Bidraget faktureras Heby kommun månadsvis.

Uppföljningar skall göras under innevarande budgetår och en slutlig avstämning görs i samband med bokslut. Vid betydande ekonomiska avvikelser skall detta justeras. Frågan stäms av i samband med årets första ägarmöte.

Vid bokslutet var tredje år skall en djupare avstämning göras av kostnadsutveckling och ekonomisk fördelning. En första djupare avstämning sker i samband med bokslut 2016, vilket därefter fungerar som referensår för kostnadsfördelningen.

Taxerelaterade intäkter hanteras och redovisas direkt av respektive nämnd.

Sala kommun svarar för finansiering av investeringar. Kapitaltjänstkostnaderna bär den gemensamma organisationen, varvid fördelning sker mellan kommunerna som för övriga kostnader.

§ 5 Styrning, ansvar och delegation

Den politiska styrningen med mål, inriktning, prioritering och verkställighet av myndighetsutövningen av bygg- och miljöorganisationen Sala- Heby skall ske genom respektive kommun. En politisk samrådsgrupp mellan nämnderna skall finnas för att verksamheten skall kunna fungera samstämmigt och med samma ambitionsnivå. Den gemensamma organisationen ansvarar på uppdrag av nämndsordförandena för sammankallande.

Nämnderna skall följa respektive kommuns styrdokument. Om styrdokumentet inte kan förenas skall frågan lyftas till ägardialogen. Minnesanteckningar ska föras vid samråden och dessa ska delges kommunstyrelserna.

Ansvaret för att personal vid bygg- och miljöorganisationen Sala – Heby och egendom som organisationen använder sig av hålls försäkrad, åvilar Sala kommun.

Respektive nämnds ansvarsåtaganden framgår av reglemente. Förutom miljö- och byggområdet ingår i samarbetet att ansvara för kommunernas ansvar för tillsyn m.m. av detaljhandel med nikotiniäkemedel samt receptfria läkemedel.

Ambitionen är att till verksamheterna kopplade taxor skall vara lika i de samverkande kommunerna. Bygg- och miljöorganisationen Sala- Heby skall ansvara för beredning och verkställighet av respektive nämnds beslut samt handha planering och administration av nämndernas verksamhet.

§ 6 Delegation

För en effektiv myndighetsutövning skall löpande normalärendebeslut vara delegerade till den gemensamma organisationens tjänstemän. Nämnderna delegerar beslutfattandet direkt till de berörda tjänstemännen i organisationen efter behov och kompetens.

För vissa verksamheter kan delegation ej meddelas för en anställd i annan kommun. Med två nämnder medför det att ett anställningsförfarande krävs i båda kommunerna.

§ 7 Den gemensamma bygg- och miljöorganisationen

Organisationen skall vara lokaliserad till Sala med lokal närvaro i Heby kommun minst två dagar per arbetsvecka. Sala kommun är arbetsgivare för all personal inom den gemensamma organisationen. I Heby kommun skall organisationen verka genom medborgarkontoren eller motsvarande.

Den gemensamma organisationen skall varje månad lämna en månadsrapport till båda nämnderna.

§ 8 Medelsförvaltning

Sala kommun förvaltar den gemensamma organisationens medel. Heby kommun har rätt till löpande insyn i organisationens arbete och redovisning.

§ 9 Inventarier

All egendom som används i verksamheterna i organisationen skall tillhöra Sala kommun. Detta gäller även egendom såsom möbler, datautrustning (hårdvara) m.m. som vid verksamhetens start överfördes från Heby kommun.

Ovanstående gäller så länge samverkansavtalet gäller. Skulle avtalet upphöra skall all egendom enligt ovan återgå till respektive kommun. Då möjligheten att identifiera ursprungstillhörighet successivt minskar och dessutom nya inventarier tillkommer, skall detta ske genom att en överenskommelse om fördelning upprättas.

§ 10 Handlingar

Respektive nämnd är arkivansvarig för alla handlingar och dokument som upprättas eller inkommer till bygg- och miljöorganisationen Sala - Heby. Arkivering skall ske enligt upprättad dokumenthanteringsplan i resp. kommun.

Registrering och diarieföring av inkomna handlingar sker av den gemensamma organisationen. Närarkivering av handlingar och ärenden sker på organisationen. Vid slutarkivering skickas handlingarna till respektive kommuns arkiv i enlighet med den aktuella kommunens dokumenthanteringsplan.

Arkivansvar för handlingar från tiden före 2007-01-01 kvarligger på respektive kommun. Bygg- och miljöorganisationen Sala - Heby skall ha obegränsad tillgång till dessa äldre arkiv.

Befintligt närarkiv i Heby deponeras i den gemensamma organisationens närarkiv fram till dess slutarkivering sker enligt dokumenthanteringsplanen.

§ 11 Hantering av återgång om avtalet upphör att gälla

Hantering av personalen om avtalet upphör att gälla skall föregås av en överläggning mellan parterna och med berörd personal. Grundat på dessa överläggningar söker parterna uppnå en fördelning av resurserna som säkerställer en rimlig verksamhet i båda kommunerna. I övrigt tillämpas gällande författningar och praxis avseende anställningsskydd och verksamhetsövergång.

Hantering av inventarier i en sådan situation framgår av § 9.

§ 12 Omförhandling

Om förutsättningar för samarbete enligt samverkansavtalet minskar eller förändras får avtalet omförhandlas. Begäran om omförhandling får ske per den 31 december varje år. Nya villkor kan tidigast träda i kraft ett år därefter.

§ 13 Giltighet

Avtalets giltighetstid löper från och med 1 januari 2015 och tillsvidare.

Uppsägning av detta avtal skall ske skriftligen till motparten minst 24 månader före det årsskifte det skall upphöra att gälla.

§ 14 Tvist

Tvist angående tillkomsten, tolkningen, tillämpningen eller giltigheten av detta avtal skall, om parterna inte på annat sätt kommer överens, slutligt avgöras av allmän domstol varvid tingsrätten i den domsaga inom vilken värdkommunen är belägen skall utgöra första instans.

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit varsitt.

För Sala kommun 22/10 2014

Sala den



Per-Olov Rapp
Kommunstyrelsen ordförande

För Heby kommun

Heby den 15/10 2014



Marie Wilén
Kommunstyrelsens ordförande

Stab för utveckling och förvaltning, Kanslienheten
Arminé Kanakanian
Kanslichef

MISSIV

Uppsägning av avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänsten

SAMMANFATTNING AV ÄRENDET

Sala och Heby kommuner har sedan januari 2014 ingått ett samverkansavtal avseende räddningstjänst. Avtalet omfattas av ett åtagande från Sala kommun att utföra de uppgifter som åvilar Heby kommun enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och förordning (2003:789) om skydd mot olyckor samt det som regleras i gällande handlingsprogram för skydd mot olyckor i Heby kommun. Avtalet omfattar även att tjänsterna räddningschef och ställföreträdande räddningschef är gemensamma för kommunerna.

Under hösten 2023 har Sala kommun påbörjat en utredning som omfattar räddningstjänstens uppdrag och genomförande. I syfte att ha möjlighet till eventuella förhandlingsmöjligheter som utredningen kan komma att föreslå, rekommenderas kommunstyrelsen i Sala kommun att säga upp Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänsten i syfte att eventuellt omförhandla avtalsvillkoren.

I enlighet med avtalet, 8§ Giltighetstid, ska en uppsägning ske senast ett (1) år innan avtalstidens utgång, det vill säga senast 31 december 2024.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att kommunstyrelsen beslutar om att säga upp Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänsten.

Bilagor:

- 1 Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänst

Stab för utveckling och förvaltning,, Kanslienheten

CHECKLISTA

Checklista avseende Barnperspektivet, Landsbygdsperspektivet och de Horisontella principerna

Förklaring om de olika begreppen finns nedan.

Barnperspektivet

- Innebär insatsen att barn och ungdomars hälsa sätts i främsta rummet? JA NEJ
- Påverkar denna insats barn och ungdomars sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter och situation till det bättre? JA NEJ
- Innebär insatsen att barn och ungdomars rätt till en god hälsa beaktas? JA NEJ
- Har barn och ungdomar fått möjlighet att uttrycka sin mening om insatsen? JA NEJ
- Har särskild hänsyn tagits till barn och ungdomar med funktionsvariation - fysiskt och/eller psykiskt? JA NEJ
- Tar insatsen hänsyn till barnkonventionens text om "till det yttersta av sin förmåga"? JA NEJ

Landsbygdsperspektivet

- Bedömer ni att beslutet kommer att innebära särskilda konsekvenser för landsbygden – nu eller i framtiden? JA NEJ
- Vid **JA** hur bedömer ni att beslutet påverkar:
- Att det blir svårare att bo på landsbygden? JA NEJ
- Att det blir fler jobb på landsbygden? JA NEJ
- Att det minskar tillgången till god service på landsbygden? JA NEJ

Horisontella principerna (tillgänglighet, icke-diskriminering samt jämställdhet)

- Innebär insatsen risk för begränsad tillgänglighet? JA NEJ
- Har icke-diskrimineringsperspektivet beaktats? JA NEJ
- Kan beslutet utestänga någon från samhället? JA NEJ
- Har man beaktat FN:s konvention angående rättigheter för personer med funktionsvariation när beslutet togs? JA NEJ
- Om **NEJ** – varför inte?

Stab för utveckling och förvaltning,, Kanslienheten

Begreppsförklaring

Barnkonventionen/barnperspektivet

Barnkonventionen tar upp barnets situation ur många synvinklar och skall naturligtvis främja helhetssynen på barnen. Enligt FN är alla under 18 år barn.

Barnens bästa i främsta rummet

- Beaktas barnets rättigheter, främst rätten till trygghet och rätten till liv och utveckling i beslutsfattandet?
- Har en sammanvägning av olika intressen gjorts?

FN:s barnkommitté har uttalat principen om att barnets bästa alltid ska beaktas och väga mycket tungt. Det kan dock finnas situationer då andra intressen kan väga tyngre, till exempel samhällsekonomiska eller säkerhetspolitiska. Principen om barnets bästa ska ges absolut prioritet när det gäller adoption och rätt till skydd mot missförhållanden och övergrepp. Till prioriterade rättigheter hör utveckling/utbildning.

Landsbygdsperspektivet

Kan de som bor och verkar på landsbygden bli diskriminerade eller åsidosatta?

Horisontella principer

Diskriminering sker när någon missgynnas eller kränks och missgynnandet eller kränkningen har samband med någon av de sju diskrimineringsgrunderna (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning, ålder). Detta gäller även barn till personer med något av ovanstående diskrimineringsgrund.

Funktionshinderspolitiken innebär att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

SALA KOMMUN

HEBY KOMMUN

Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun om räddningstjänst

§1 PARTER

Avtal mellan Sala kommun och Heby kommun enligt 3 kap. 12§ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

§2 ÅTAGANDE

Sala kommun förbinder sig att utföra såväl de uppgifter som åvilar Heby kommun enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och förordning (2003:789) om skydd mot olyckor, som det som regleras i gällande handlingsprogram för skydd mot olyckor i Heby kommun.

Tjänsterna som räddningschef och stf räddningschef/-er är gemensamma för båda kommunerna.

§3 SAMRÅD

Fortlöpande samråd skall äga rum mellan de nämnder och befattningshavare i de båda kommunerna som handlägger ärenden om räddningstjänst.

§4 ERSÄTTNING

Som ersättning för tjänster enligt detta avtal skall Heby kommun till Sala kommun årligen betala ett belopp för Sala kommuns driftskostnader som bygger på befolkningsrelationen per sista december bokslutsåret. Härvid förutsätts dock att vardera kommunen dels svarar för kapitaltjänstkostnader förorsakade av investeringar före 1973-01-01, dels bekostar anordnande av branddammar inom den egna kommunen och dels upplåter och bekostar erforderliga lokaler för brandstationsutrymmen.

Heby kommun skall till Sala kommun i april och oktober inbetala ett förskott som var gång motsvarar 50% av Sala kommuns budgeterade intäkter från Heby kommun för räddningstjänsten innevarande år. De budgeterade kostnaderna skall dock minskas med kostnader enligt första stycket andra punkten. Efter årets utgång skall avräkning ske mellan total andel i faktiska kostnader och erlagda förskottsbelopp. Mellanhavandet skall regleras före utgången av juni månad.

§5 INVESTERINGAR

Efter 1973-01-01 svarar Sala kommun för samtliga nyinvesteringar för räddningstjänsten med undantag för brandstationer och branddammar.

Heby kommun erlägger sin andel av nyinvesteringskostnader genom att kommunen påförs kapitaltjänstkostnader i enhetlighet med den ersättningsbakgrund som angivits i 4§.

Sala kommun svarar för drift, underhåll och service även av materiel till vilken kommunen endast har nyttjanderätt.

§6 FAKTURERING

Sala kommun åligger att fakturera Heby kommun förskottsbelopp och slutavräkning enligt §§ 5 och 6.

§7 TVIST

Twist med anledning av detta avtal skall lösas enligt Lag (1999:116) om skiljeförfarande.

§8 GILTIGHETSTID

Detta avtal skall gälla under en tid av fem år från och med den 1 januari 2014 med undantag för §4 och kostnadsfördelningen mellan kommunerna. Den nya kostnadsfördelningen gäller från och med 1 januari 2015. För 2014 erlägger Heby kommun 34% av Sala kommuns totala driftskostnader för räddningstjänsten.

Avtalet förlängs med tre år i sänder om inte avtalet av någondera parten sägs upp senast ett år före avtalstidens utgång.

Sala den 26 mars 2014

Heby den 26 mars 2014



Per-Olov Rapp
Kommunstyrelsens ordförande
Sala kommun



Marie Wilen
Kommunstyrelsens ordförande
Heby kommun

KOMMUNSTYRELSEN

Svar till Västerås stad angående skrivelse om tågstopp

Sala kommun har mottagit den skrivelse som Västerås stads kommunstyrelse ställt till Västmanlands kommuner samt Ludvika, Smedjebacken och Enköping angående tågstopp på Finnslätten i Västerås och svarar genom denna skrivelse.

Sala kommun ser positivt på den utveckling som sker på Finnslätten i Västerås, vilket stärker hela arbetsmarknadsregionen. Västerås är en viktig nod för länets samhällsutveckling.

Industriområdet Finnslätten i norra Västerås är ett teknik- och kunskapskluster som samlar några av Sveriges ledande företag inom elektrifiering och energiteknik. På Finnslätten finns världsledande företag med forskning och utveckling av framtidens transportteknik, kärnenergiteknik, robot- och automationslösningar och kraftsystemkomponenter samt produktion och utveckling av batterier.

Ett tågstopp på Finnslätten skulle ha en positiv inverkan på möjligheterna att bo och pendla inom regionen. En väl utbyggd kollektivtrafik är viktig för länets utveckling. En väl utbyggd kollektivtrafik och goda möjligheter att resa kollektivt är prioriterade frågor för Sala kommun både utifrån konkurrens-, hållbarhets- och tillgänglighetsperspektiv. Med Sala kommuns geografiska läge norr om Västerås skulle det innebära en än närmare inresa till arbetstillfällena på Finnslätten

I södra delarna av Sala kommun finns utvecklingsorten Ransta som pekats ut i Sala kommuns Översiktsplan 2050 som servicenod och där nya bostadsområden kommer att växa fram under kommande år. I Ransta finns ett tågstopp som är en stor tillgång för Sala kommun. Tillsammans med utvecklingen av Finnslätten kommer Sala kommun kunna växa tillsammans med Västerås stad i takt med utbyggnaden av Finnslätten. Sala kommuns positiva inställning till tågstoppet på Finnslätten är avhängt att tågstopp i Ransta inte riskerar tas bort.

Utifrån skrivelsens utformning finns i dagsläget inte det underlag tillgängligt som gör att Sala kommun kan ta ställning i frågan om eventuell medfinansiering av tågstopp Finnslätten.

Amanda Lindblad (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Sala kommun



2023-10-25

Till samtliga kommunstyrelser i Västmanlands län, samt Enköping, Ludvika och Smedjebacken

En enig kommunstyrelse i Västerås fattade förra veckan ett beslut om medfinansiering om 200 miljoner kronor för ett tågstopp på Finnslätten i Västerås. Jag har även fått besked om att regionstyrelsen i Region Västmanland kommer att fatta ett liknande beslut om samma summa. Vår avsikt är att hitta medfinansiering för minst 450 miljoner kronor, så att vi kan uppvakta regeringen och Trafikverket om att starta upp den nödvändiga byggnationen.

Nu vänder jag mig till er, mina motsvarigheter i länet och närliggande kommuner, för att be er att stödja oss med ett löfte om medfinansiering om 10 miljoner kronor vardera. Inom det närmaste decenniet kommer det skapas många nya arbetstillfällen på Finnslätten i Västerås. Det kollektiva resandet är en förutsättning för att arbetskraften ska kunna bosätta sig i hela länet samt närliggande kommuner.

De fem stora globala företagen på Finnslätten kommer i mitten av november uppvakta regeringen i frågan.

Ett preliminärt besked från er om att vara medfinansiär önskas snarast, för att också kunna inkludera er i vidare uppvaktningar. Svar på detta brev önskas till kommunstyrelsen@vasteras.se.

Jansson, Staffan
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga

Underlag KS 2022/00398- 3.10.5



Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag - Finansiering av tågstopp vid Finnslätten

Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Medfinansiering av tågstopp Finnslätten med ytterligare 100 miljoner kronor för en sammanlagd finansiering från Västerås stad om 200 miljoner kronor godkänns.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att ingå avtal om medfinansiering av tågstopp Finnslätten med Region Västmanland och närliggande kommuner.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, när finansieringen enligt beräkning i åtgärdsvalsstudie (TRV 2021-48551) är säkrad, hemställa till regeringen om byggstart av tågstopp Finnslätten.

Ärendebeskrivning

Västmanlands län ligger i en del av Sverige som står för nära hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP samt genererar mer än hälften av tillväxten i hela landet. Östra Mellansverige fungerar som en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder vilket ger en mångfald av möjligheter och kvaliteter för människor och företag.

I Västmanlands län är residensstaden Västerås, som är en viktig nod för länets och kommunernas samhällsutveckling, både utifrån ett näringslivspolitiskt, bostadspolitiskt och transportpolitiskt perspektiv. Därtill vilar en viktig uppgift, att som nod och nav driva, utveckla och verka för en hållbar utveckling för invånare, näringsidkare och besökare i denna del av Sverige. Det kollektiva resandet är en förutsättning för att människor ska kunna bosätta sig i hela regionen.

Västerås och Mälardalen är i tillväxt. Befolkning och näringslivet ökar, vilket gör att behovet av en sammanflätad bostads- och arbetsmarknad i hela Stockholm-Mälardalen ökar.

Industriområdet Finnslätten i norra Västerås är ett teknik- och kunskapskluster som samlar några av Sveriges ledande företag inom elektrifiering och energiteknik. På Finnslätten finns världsledande företag med forskning och utveckling av framtidens transportteknik, kärnenergiteknik, robot- och automationslösningar och kraftsystemkomponenter samt produktion och utveckling av batterier.

Det är en kraftigt expansiv industri med stor potential att ytterligare utveckla den betydelsefulla basindustrin i Sverige, med stora bidrag till Sveriges

välstånd och jobbskapande. Eftersom utvecklingen av verksamheten på Finnslätten är avgörande för Sveriges och Europas elektrifiering och omställningen av de globala energi- och transportsystemen, är Finnslättns utveckling att betrakta som ett nationellt intresse.

Vid kontakter med företagen är det tydligt. Det behövs ett tågstopp på Finnslätten. Mäljarbanan behöver också byggas ut så att det blir fyrspar hela vägen mellan Västerås och Stockholm. Genom både fyrspar på Mäljarbanan och ett tågstopp på Finnslätten ökar mobiliteten och förutsättningarna för Västerås utveckling.

I april 2022 beslutade kommunfullmäktige om en medfinansiering av tågstopp Finnslätten med 100 miljoner kronor. Ett och ett halvt år senare står det klart att kommunen måste höja insatsen för att kunna visa på frågans angelägenhet och dra nytta av den tillväxt som är i vår region. Det krävs också att Region Västmanland och närliggande kommuner möter upp så att hela finansieringen är säkrad, eftersom Trafikverket inte ämnar lyfta tågstopp Finnslätten i nationell plan i närtid. Enligt åtgärdsvalsstudie (TRV 2021-48551) som presenterades i juni 2023, skulle byggnationen av ett tågstopp på Finnslätten kosta cirka 360-470 miljoner kronor.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet vid sitt sammanträde den 18 oktober 2023 och beslutade då att lämna följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Medfinansiering av tågstopp Finnslätten med ytterligare 100 miljoner kronor för en sammanlagd finansiering från Västerås stad om 200 miljoner kronor godkänns.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att ingå avtal om medfinansiering av tågstopp Finnslätten med Region Västmanland och närliggande kommuner.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, när finansieringen enligt beräkning i åtgärdsvalsstudie (TRV 2021-48551) är säkrad, hemställa till regeringen om byggstart av tågstopp Finnslätten.

Juridisk bedömning

Kommunstyrelsen är behörig att fatta beslutet i enlighet med kommunstyrelsens reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Medfinansieringen om 200 miljoner får en resultatpåverkan när avtal är skrivet och utrymmet anses finnas utifrån tidigare års goda resultat.

Hållbar utveckling

För en hållbar utveckling av kommunen och regionen är en välfungerande kollektivtrafik absolut nödvändig.



Bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

2023-06-22

Ärendenummer: TRV 2021-48551

Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: ÅVS Bristande tillgänglighet och mobilitet Finnsläppen Västerås

Författare: Jonas Bengtsson, Stefan Krii, Petter Streiffert, Josefin Dybjer och Kajsa Ahlström

Kontaktperson: Pernilla Bernhardsson, Trafikverket

Dokumentdatum: 2023-06-22

Medverkande: Trafikverket - Pernilla Bernhardsson, Sandra Hollås, Tomas Holmlund, Erik Hybinette, Fredrik Eriksson, Per Ahlenius. Västerås stad – Karin Widén, Jenny Bergström. Region Västmanland – Siv Living, Oskar Jonsson

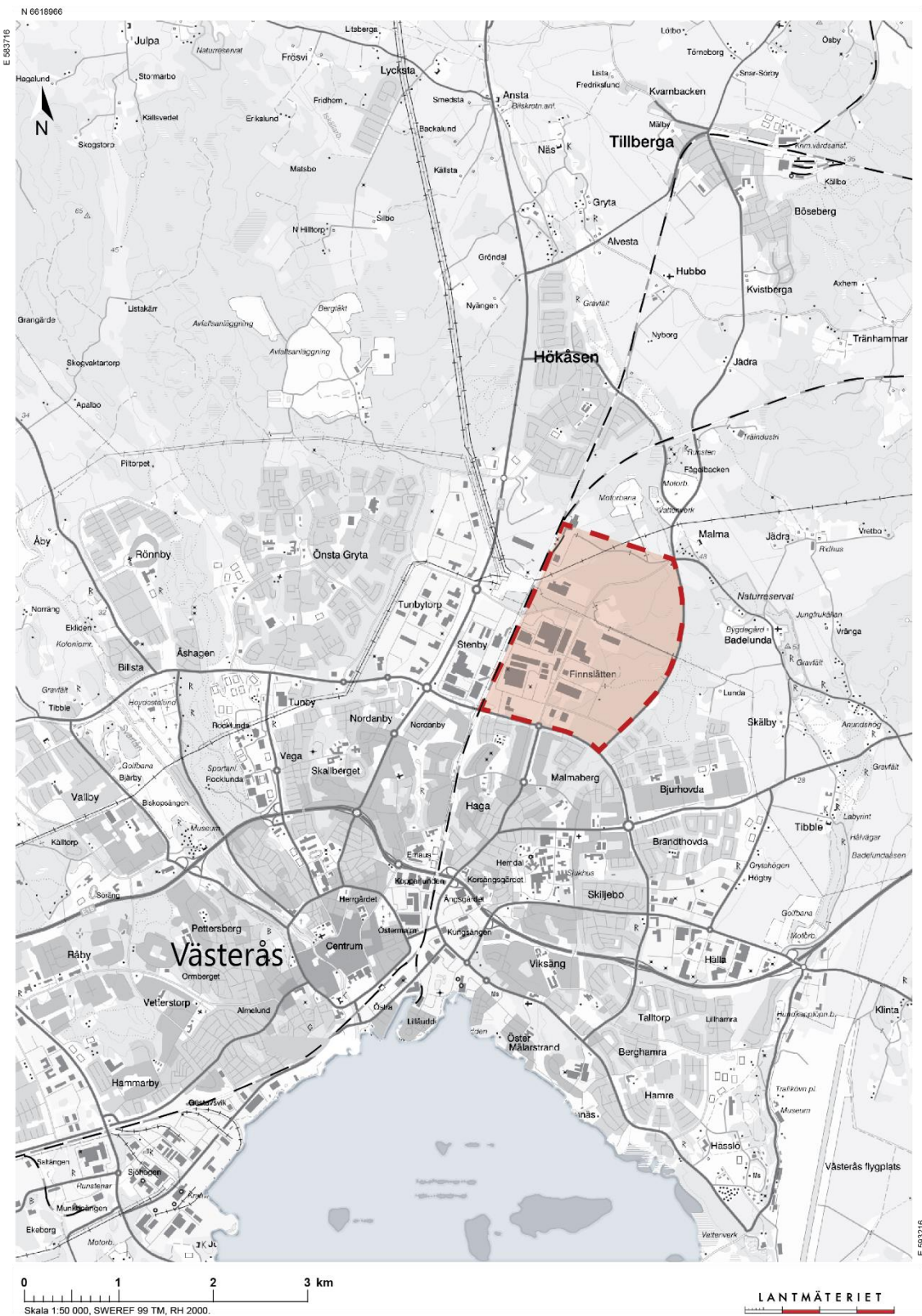
Ärendenummer: TRV 2021-48551

Version: 1.0

Kontaktperson: Pernilla Bernhardsson, Trafikverket

Publikationsnummer: 2023:119

ISBN 978-91-8045-198-7



Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning, Finnslätten Västerås (Bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2021).

Sammanfattning

Finnslätten är ett storskaligt industri- och verksamhetsområde drygt 3 kilometer norr om Västerås som etablerades på 1960-talet. I området finns i dagsläget flera större företag med totalt 7 000–8 000 arbetsplatser, vilket bedöms kunna öka till 15 000–40 000 i framtiden då området ska utvecklas kraftigt. År 2018 tog Castellum (före detta Kungsleden) och ABB tillsammans med Mälardalens högskola och Västerås stad initiativet till att skapa Vision för Finnslätten. Visionen för Finnslätten är att det ska bli en attraktiv stadsdel för högteknologiska företag, utbildning och forskning med en mix av verksamheter, bostäder och service. Nära samarbete har skett med kommunen i framtagandet av *Planprogram för stadsutveckling Finnslätten* som antogs i februari 2021.

År 2019 gav kommunfullmäktige i Västerås stad Tekniska nämnden i uppdrag att utreda ”tågstopp” i Tillberga, Dingtuna och mellan Norra station och Hökåsen tillsammans med Region Västmanlands kollektivtrafikmyndighet. Därefter inkom förfrågan av Västerås stad och Region Västmanland till Trafikverket om initiering av en åtgärdsvalsstudie med fokus på hållbar mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten.

Syftet med utredningen är att i dialog med berörda intressenter och aktörer identifiera brister och behov i infrastrukturen och mobiliteten kopplat till Finnslätten idag och framtida utveckling. Åtgärdsförslag som svarar upp mot uppkomna brister och behov ska därefter tas fram med fyrstegsprincipen som grund.

Trafikverket Region Öst är ansvarig för åtgärdsvalsstudien och studien har genomförts av Norconsult. Inom uppdraget ingår en arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Region Västmanland samt Västerås stad. Åtgärdsvalsstudiens rekommendationer och inriktning ska fungera som planeringsunderlag för berörda aktörer.

Åtgärdsvalsstudien har sin utgångspunkt i vilka behov och brister som finns i infrastrukturen idag och vilka behov som finns i framtiden, utifrån perspektivet att Finnslätten utvecklas för att bli attraktivt för en arbetsmarknad lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Utgångspunkten i studien är tillgängligheten till och från Finnslätten, och inte inom Finnslätten. Som hjälp i arbetet att identifiera brister och behov har en trafikanalys tagits fram som visar på resmönster till och från området utifrån olika scenarier.

De identifierade bristerna och behoven berör främst behov av attraktivare och smidigare resor och restid till och från Finnslätten, brister i befintlig transportinfrastruktur och olyckdrabbade korsningspunkter i anslutning till området.

För att säkerställa de genererade åtgärdernas relevans för studien har följande projektspecifika mål tagits fram för åtgärderna:

- Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten.
- Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten.
- Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten.

De projektspecifika målen har tillsammans med identifierade brister varit vägledande vid åtgärdsgenereringen. Åtgärdsförslag har tagits fram i dialog med arbetsgruppen och de framtagna åtgärderna inkluderar samtliga steg i fyrstegsprincipen. Åtgärderna är trafikslagsövergripande, det vill säga att de behandlar gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt godstrafik. De framtagna åtgärderna har sedan sammanställts i fem olika övergripande åtgärdspaket med olika inriktningar.

Åtgärdspaketet är utformat så att åtgärderna tillsammans i respektive åtgärdspaket ska bidra till att lösa identifierade brister och behov och samtidigt uppfylla åtgärdsvalsstudiens övergripande mål.

Följande åtgärdspaket togs fram i åtgärdsvalsstudien:

- Kollektivtrafikpaket
 - Paket A – Trimningsåtgärder.
 - Paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT.
 - Paket C – Järnvägsstation.
- Godspaket
 - Paket D – Godsåtgärder.
- Cykelpaket
 - Paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik.
 - Paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik.
- Övrigt paket
 - Paket F – Allmänna åtgärder.
- Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg.

För samtliga åtgärds paket genomfördes en grov kostnadsindikation (GKI) samt en effektbedömning utav varierande nivå och detaljeringsgrad beroende på paketens innehåll. Detta resulterade i att tre olika typer av effektbedömningar genomfördes:

- Nivå 1. Samlad effektbedömning (SEB) med samhällsekonomisk kalkyl i SEB-IT.
- Nivå 2. Samlad effektbedömning (SEB) enligt TMALL 0395.
- Nivå 3. Förenklad effektbedömning mot åtgärdsvalsstudiens projektspecifika mål.

För de större paketen, paket B och paket C, har en alternativskiljande analys enligt metoden samlad effektbedömning (SEB) tagits fram i SEB-IT (nivå 1). För paket A, paket E1 och paket E2 har en samlad effektbedömning enligt TMALL 0395 genomförts (nivå 2). För paket D, F samt för åtgärd 12 har en förenklad effektbedömning genomförts (nivå 3).

Åtgärds paket A – Trimningsåtgärder fungerar som ett baspaket för kollektivtrafikåtgärder på kortare sikt. Åtgärdena ger således stora nyttor för en relativt låg kostnad och kan utföras innan andra större kollektivtrafikåtgärder genomförs, varpå paketet valts att rekommenderas.

Åtgärds paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT innebär en större satsning på kollektivtrafiken med en BRT-liknande lösning. *Åtgärds paket C – Järnvägsstation* innebär också en större satsning på kollektivtrafiken genom en ny järnvägsstation som ska fungera som en knutpunkt för nordöstra Västerås. Då paket B och paket C var för sig löser de identifierade bristerna och behoven så behöver endast ett av dessa paket rekommenderas, vilket innebär att paketen utgör alternativ till varandra. Sammantaget visar paketet med BRT och ny tvärgående busslinje på positiv lönsamhet medan paketet med ny station samt busslinje visar på negativ lönsamhet. Utifrån den kunskap som finns idag om Finnslättens utveckling är en ny järnvägsstation inte samhällsekonomiskt motiverat. Hur Finnslättan kommer att utvecklas och vilka etableringar som kommer ske framöver råder det osäkerhet kring i nuläget. Det innebär att en järnvägsstation skulle kunna bli aktuell längre fram, i takt med att området förändras. Att en BRT-linje införs är inget som förhindrar att en ny järnvägsstation kan byggas längre fram. Utifrån resultat av den samhällsekonomiska bedömningen har arbetsgruppen beslutat att gå vidare med *Åtgärds paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT*.

Åtgärds paket D – Godsåtgärder syftar till att säkerställa en god planering av anslutningarna till området i planarbete och i dialog med transportföretagen. Paketet har enligt de kvalitativa effektbedömningarna av åtgärdena visat ge positiv effekt och valts att rekommenderas.

Åtgärds paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik utgör ett baspaket med olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för cykeltrafiken. *Åtgärds paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik* syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnslättan genom nya kapacitetsstarka cykelstråk tillsammans med

andra åtgärder för ökad tillgänglighet för cykeltrafiken till Finnslätten. Utifrån effektbedömningarna beslutades att rekommendera paket E1 på kort sikt samt att även rekommendera paket E2.

Åtgärds paket F – Allmänna åtgärder som innehåller fristående åtgärder vilka kan komplettera övriga paket i åtgärdsvalsstudien, rekommenderas också. Enligt effektbedömningen bidrar paketet positivt till de projektspecifika målen om tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor samt om hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten.

Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg har valts att inte rekommenderas inom åtgärdsvalsstudien. Åtgärden kan generera nytta för staden i stort men sett till Finnslätten är åtgärden svår att motivera utifrån den kvalitativa effektbedömningen. Åtgärden har för låg bäring mot uppsatta mål för Finnslätten och anses inte vara rätt väg att gå ur ett hållbarhetsperspektiv, däremot kan åtgärden vara nästa steg om andra lösningar för kollektivtrafik inte får tillräcklig effekt. Därav har åtgärden valts att inte rekommenderas.

Sammanfattningsvis har arbetsgruppen beslutat att rekommendera följande åtgärds paket:

Paket	Tidshorisont	Ansvarig organisation
Paket A – Trimningsåtgärder	Kort (0 – 5 år)	Region Västmanland, Västerås Stad och näringslivet
Paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT	Kort (0 – 5 år) och Medellång (5 – 15 år)	Region Västmanland, Västerås Stad
Paket D – Godsåtgärder	Kort (0 – 5 år) och Medellång (5 – 15 år)	Trafikverket, Västerås Stad och näringslivet
Paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik	Kort (0 – 5 år)	Västerås Stad
Paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik	Kort (0 – 5 år), medellång (5 – 15 år) och lång (15 - 25+ år)	Västerås Stad
Paket F – Allmänna åtgärder	Kort (0 – 5 år) och Medellång (5 – 15 år)	Kommersiell aktör, näringslivet, Västerås stad och Trafikverket

För ovanstående åtgärds paket, som valts att rekommenderas inom åtgärdsvalsstudien, har arbetsgruppen sedan formulerat förslag till vidare hantering av åtgärderna i syfte att konkretisera hur de kan behandlas vidare. För de rekommenderade åtgärderna redovisas det i rapporten en kostnadsuppskattning från de grova kostnadsindikationerna.

Innehållsförteckning

1.	Initiera	9
1.1.	Bakgrund	9
1.2.	Syfte	9
1.3.	Mål	9
1.4.	Avgränsning	10
1.4.1.	Avgränsning av innehåll.....	10
1.4.2.	Geografisk avgränsning.....	10
1.5.	Arbetsprocessen och organisering av arbetet.....	11
1.5.1.	Identifierade intressenter	12
1.6.	Tidigare planeringsarbete	13
1.6.1.	Planer som påverkar den storregionala tillgängligheten till Finnsletten	13
1.6.2.	Kommunala planer.....	15
2.	Förstå situationen	17
2.1.	Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar.....	17
2.1.1.	Områdets funktion idag.....	17
2.1.2.	Trafiknät till och från Finnsletten.....	18
2.1.3.	Storregionala transportstråk till och från Finnsletten	18
2.1.4.	Kollektivtrafik.....	20
2.1.5.	Biltrafik	23
2.1.6.	Lokal gång- och cykeltrafik	24
2.1.7.	Godstrafik	26
2.1.8.	Trafikolyckor	28
2.2.	Kommande utveckling	29
2.2.1.	Planprogram Finnsletten.....	29
2.2.2.	Övrig stadsutveckling i Västerås	31
2.3.	Mål för lösningar	33
2.3.1.	Övergripande mål	33
2.3.2.	Projektspecifika mål.....	35
2.4.	Preciserande av behov, brister och problem.....	36
2.4.1.	Framtida resande – Trafikanalys	36
2.4.2.	Brister och behov	46

3.	Pröva tänkbara lösningar	52
3.1.	Tänkbara åtgärdestyper.....	52
3.2.	Studerade åtgärder.....	53
3.3.	Åtgärds paket och målanalys.....	59
3.3.1.	Analys kopplade till åtgärds paket B och C	72
3.4.	Effektbedömning.....	77
3.4.1.	Val av nivå för effektbedömning	77
3.4.2.	Sammanställd effektbedömning av paket B och C.....	78
3.4.3.	Sammanställning av effekterna för resterande paket.....	80
4.	Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder 81	
4.1.	Önskad funktion och inriktning.....	81
4.2.	Rekommenderade åtgärder.....	83
	Referenser.....	91
	Kvalitetsgranskning	93

1. Initiera

1.1. Bakgrund

År 2019 gav kommunfullmäktige i Västerås stad Tekniska nämnden i uppdrag att utreda "tågstopp" i Tillberga, Dingtuna och mellan Norra station och Hökåsen tillsammans med Region Västmanlands kollektivtrafikmyndighet. Därefter inkom förfrågan av kommunen och Region Västmanland till Trafikverket om initiering av en åtgärdsvalsstudie med fokus på hållbar mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten.

År 2018 tog näringslivet tillsammans med Mälardalens högskola och Västerås stad initiativet till att skapa *Vision för Finnslätten*. Initiativet leddes av en styrgrupp med representanter från Västerås stad, Castellum (före detta Kungsleden), ABB Mälardalens högskola, Northvolt, Alstom (före detta Bombardier), Westinghouse och ABB-gymnasiet. Vision för Finnslätten har arbetat i nära samarbete med kommunen i framtagandet av *Planprogram för stadsutveckling Finnslätten* som antogs i februari 2021.

Av planprogrammet framgår det att Finnslätten idag ses som ett omodernt område som inte längre fyller sitt syfte. Området byggdes på 1960-talet för att göra plats åt de större industrierna som skulle flytta ut från stadskärnan. Idag ser dock behovet annorlunda ut och planprogrammet återger en bild av en utveckling mot ett mer modernt och tekniskt högintensivt område med mellan 15 000 – 40 000 arbetstillfällen på sikt. Planen presenterar utbyggnad av både småskalig infrastruktur och större i form av bland annat införande av ny järnvägsstation på Mälarbanan i områdets nordvästra kant.

1.2. Syfte

Syftet med denna utredning är att i dialog med berörda intressenter och aktörer identifiera brister och behov i infrastrukturen och mobiliteten kopplat till Finnslätten idag och framtida utveckling. Åtgärdsvalsstudien ska även, med fyrstegsprincipen som grund, ta fram åtgärdsförslag som svarar mot uppkomna brister och behov samt kostnadsbedöma och effektbedöma dem, föreslå tid för genomförande samt ansvarig genomförare och förvaltare. Den genomförda åtgärdsvalsstudien ska fungera som planeringsunderlag för berörda aktörer.

1.3. Mål

Åtgärdsvalsstudien har utgått från följande projektmål:

"Förbättra tillgängligheten och mobiliteten till Finnslätten med fokus på hållbarhet ur perspektiven befintliga behov och framtida behov i takt med områdets utveckling."

1.4. Avgränsning

1.4.1. Avgränsning av innehåll

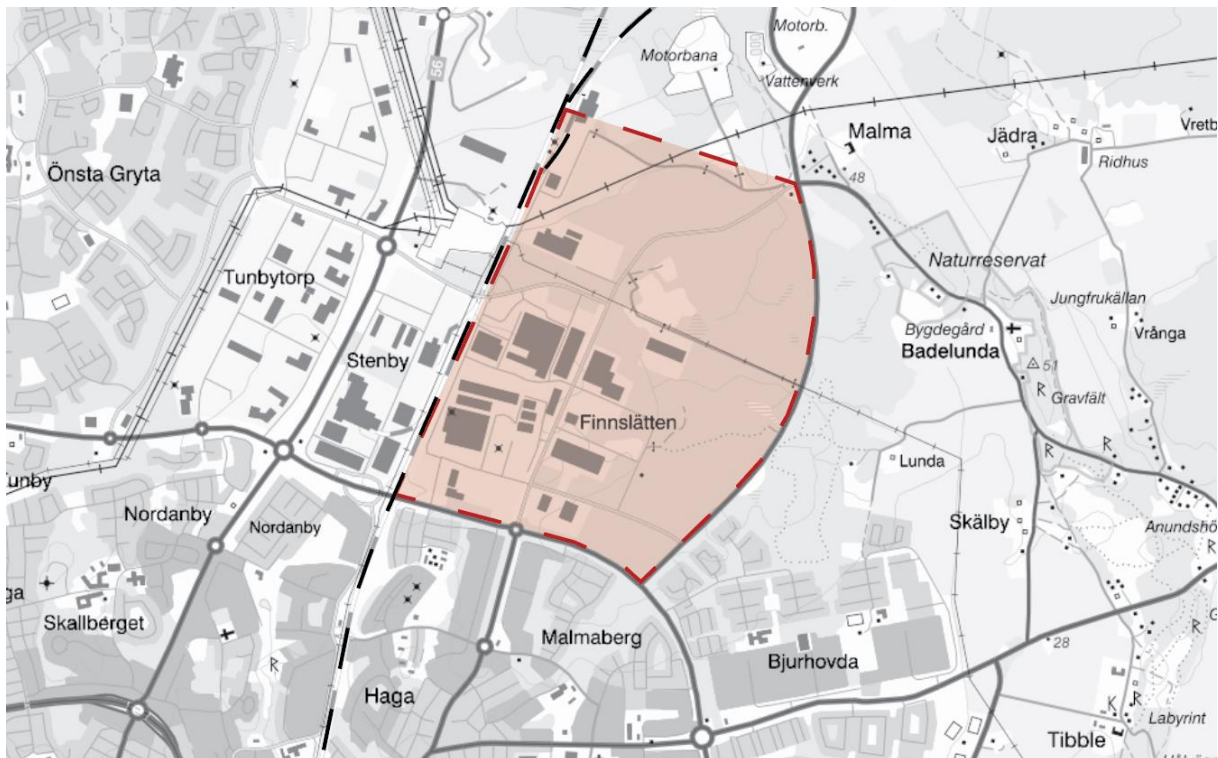
Uppdraget omfattar en åtgärdsvalsstudie för att identifiera bristande mobilitet och tillgänglighet till och från Finsslätten i Västerås. Samtliga transportsätt på väg samt spårbunden trafik inkluderas med fokus på hållbarhet. Trafik inom området Finsslätten inkluderas ej.

Åtgärdsvalsstudien har sin utgångspunkt i vilka behov och brister som finns i infrastrukturen idag och vilka behov som antas finnas i framtiden, utifrån perspektivet att Finsslätten utvecklas för att bli attraktivt för en arbetsmarknad både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Med detta perspektiv blir det inom ramen för utredningen viktigt att analysera hur resandet kommer att se ut i framtiden och vilka behoven kommer att vara, inte bara för persontrafik utan också för gods till och från området.

Behoven och bristerna kommer förmodligen att se annorlunda ut i takt med utvecklingen som anges i planprogrammet. Utredningen förhåller sig därför till att bristerna och behoven, men även åtgärderna, kan se olika ut i och med olika tidsperspektiv.

1.4.2. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet, där brister, behov och funktion ska identifieras och lösningar i huvudsak kan förekomma, inbegriper nuvarande och kommande infrastruktur kopplat till planerad utveckling av Finsslätten i Västerås. Utgångspunkten i studien är tillgängligheten till och från Finsslätten och inte inom Finsslätten. Se *Figur 1* för områdets geografiska avgränsning.



Figur 1. Geografisk avgränsning till åtgärdsvalsstudien.

1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Studien är upplagd efter åtgärdsvalsstudiens fyra faser: initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma inriktning och rekommendera åtgärder, se *Figur 2*.



Figur 2. Åtgärdsvalsstudiens fyra delar.

Fyrstegsprincipen tillämpas i studien och framtagning av åtgärder följer följande steg:

1. Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som effektiviserar nyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
3. Begränsade ombyggnationer.
4. Nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Trafikverket Region Öst är ansvarig för åtgärdsvalsstudien och dess genomförande. Inom uppdraget ingår en arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Region Västmanland samt Västerås stad. Det har också funnits en styrgrupp för förankring under arbetets gång med deltagare från ovanstående organisationer. Åtgärdsvalsstudien genomförs av Norconsult på uppdrag av Trafikverket.

1.5.1. Identifierade intressenter

En intressentanalys har genomförts för att inkludera viktiga intressenter relevanta för åtgärdsvalsstudien. Inom åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp finns de primära intressenterna inkluderade.

Arbetsgruppen genomförde en inledande kartläggning av identifierade intressenter där det framför allt rörde sig om aktörer inom näringslivet, markägare, organisationer inom utredningsområdet samt viktiga aktörer rörande regionala transporter. Intressenterna har involverats i olika grad i de olika skedena av åtgärdsvalsstudien. I **Fel! Hittar inte referenskälla.** redovisas de identifierade intressenter i form av organisationer och företag.

Tabell 1. Identifierade intressenter.

Aktörer inom området	Övriga aktörer
AA Logistik	Cykelfrämjandet
ABB AB	Handelskammaren Mälardalen
ABB Industrigymnasium	Länsstyrelsen Västmanland
ABB Robotics	Mälardalstrafik AB
AQ Group AB	Renhållning (Vafab)
Alstom	Räddningstjänst
Hitachi	SJ
Castellum	Svealandstrafiken
Mälardalens universitet (MDU)	TIM-pendlare
Mälarenergi AB	Tåg i Bergslagen
Northvolt AB	
Postnord	
Qiagen Dna	
Quintus	
TB Screen AB	
Westinghouse	
Vision Finnsletten	

Samtliga identifierade intressenter bjöds in till sammanlagt två dialogmöten som båda hölls digitalt den 9 november 2021 samt den 19 april 2022. På det första dialogmötet diskuterades brister, behov och utmaningar som rör tillgänglighet och framkomlighet till och från Finnsletten utifrån ett regionalt och lokalt perspektiv. På det andra mötet redovisades lämpliga åtgärder kopplat till de identifierade brister och behov som uppkom på första dialogmötet.

1.6. Tidigare planeringsarbete

I *Tabell 2* redovisas relevant material som har hämtats från planeringsdokument, strategier och tidigare utredningar som tagits fram i andra sammanhang med koppling till utredningsområdet.

Tabell 2. Tidigare planeringsarbete kopplat till förevarande åtgärdsvalsstudie.

Trafikverket	Storregionalt	Västerås stad
ÅVS för järnvägen i Västerås (2013)	Gemensam utvecklingsplan 4M (2019)	Översiktsplan 2026, fördjupad översiktsplan 2012 och relevanta detaljplaner
ÅVS för stråket Eskilstuna-Västerås (2015)	Storregional systemanalys (2020)	Program för ekologisk hållbarhet (2021), social hållbarhet(2018) och Näringslivsprogrammet (2017)
ÅVS för förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm–Oslo (2017)	Region Västmanland	Trafikplan 2026, program för trafikslags-övergripande infrastruktur för gods (2015) och utredningen Framtidens kollektivtrafik (2019)
Kapacitetsstudier Sala-Flen (2021)	Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 (2022)	Finnslätten
Kapacitetsanalys av tåguppehåll i Västerås Norra	Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram (2021)	Planprogram för stadsutveckling Finnslätten (2021)
		Näringslivets resvaneundersökning (RVU)

1.6.1. Planer som påverkar den storregionala tillgängligheten till Finnslätten

Region Västmanland har i *Västmanlands trafikförsörjningsprogram* identifierat brister som ska utredas i början av planperioden, där denna åtgärdsvalsstudie finns omnämnd:

”Tillgängligheten till arbetsplatsområden utanför centrumkärnan är också central för måluppfyllelse. I synnerhet de expansiva områdena kring Finnslätten och Hacksta. [...] Finnslätten innebär ett tillkommande uppehåll på sträckan Stockholm-Västerås C en ökad restid på ca 3 minuter. [...] Här planeras därför som ett första steg en åtgärdsvalsstudie att initieras under 2021 vilken ska belysa hur områdets behov av transporter bäst kan hanteras där tågstopp är en möjlig åtgärd.”

Det finns en generell ambition i den storregionala planeringen om att öka kapaciteten, minska restiderna och förbättra punktligheten på järnvägen till och från Västerås. I plandokumentet går det att utläsa visioner om en ökad mängd kollektivtrafikresor på väg och järnväg samt en överflyttning från gods på väg till järnväg. Nedan redovisas en sammanställning av åtgärder från de plandokument som redovisats i *Tabell 2*, hur de kan påverka Finnslätten och i vilken fas åtgärderna är.

Järnväg	Beskrivning av åtgärden	Beskrivning och skede
Stockholm-Västerås 4-spår Tomtebodavägen - Kallhäll.	Åtgärden innebär att pendeltågen får egna spår i mitten så att fjärr- och regionaltåg kan köra om på de yttre spåren. Det resulterar i att fler tåg kan gå tätare och punktligare. Restiden Stockholm – Västerås kan minska från dagens 55 minuter till 50 minuter när hela fyrsparv Tomtebodavägen – Kallhäll är klart (Trafikverket, 2020).	Stationerna i Kallhäll och Barkarby är klara (2022) och stationerna i Sundbyberg och Huvudsta planeras. På delen Tomtebodavägen – Kallhäll pågår utbyggnad till fyrsparv som redan är klart på delen Spånga – Kallhäll. Resterande sträckan Tomtebodavägen – Spånga inklusive tunnel under Sundbyberg utreds och planeras (Trafikverket, 2022).
Eskilstuna-Västerås: Kapacitetsförbättringar järnväg Eskilstuna-Västerås	Kapacitetsförbättringar på hela järnvägssträckan Kolbäck-Kvicksund (finansiering finns). Ej finansiering på sträckan Folkesta-Rekarne. 30-minuterstrafik är etablerad från och med tågplan 21.	Åtgärden lyfts i Länstransportplanen 2022–2033 samt i ÅVS Stråket Eskilstuna-Västerås (2015). Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne finns prioriterad i trafikförsörjningsprogrammet samt den storregionala systemanalysen.

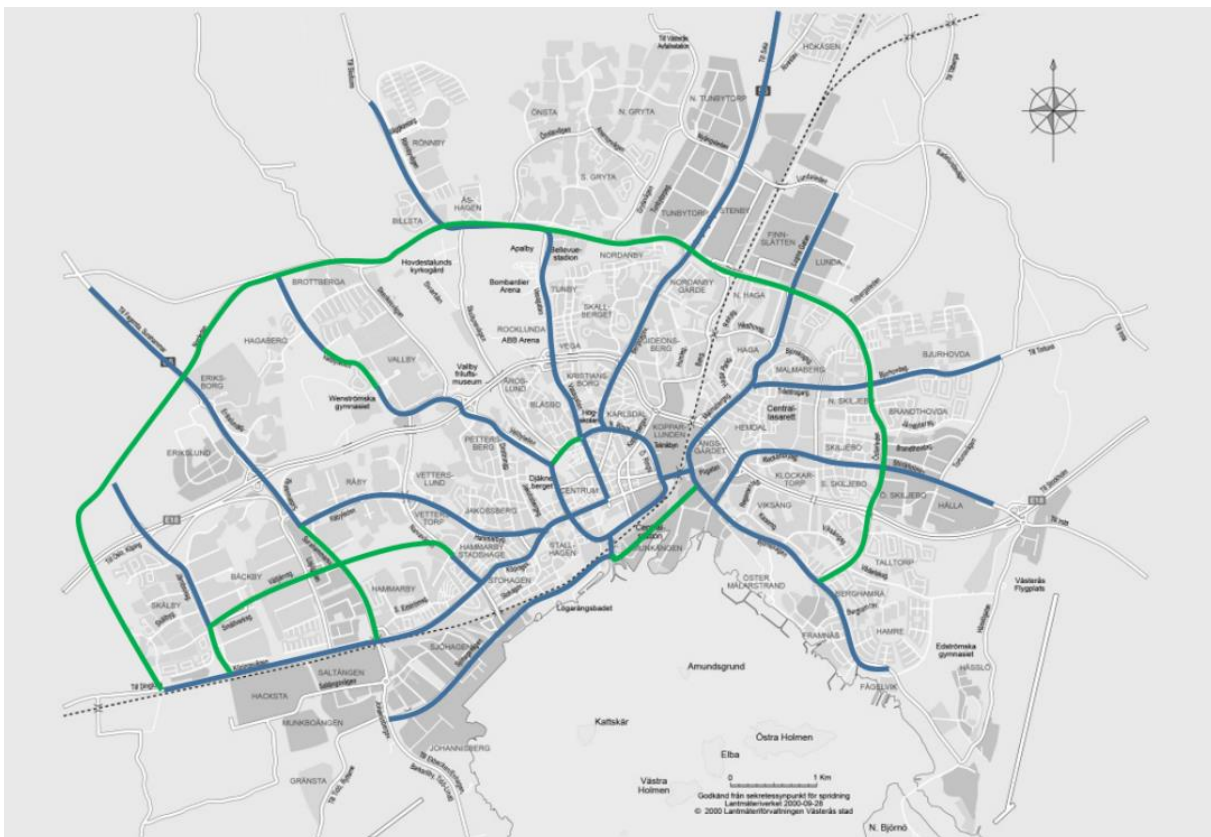
Uppsala-Västerås Kapacitetsförbättringar Sala-Uppsala	Hastighetshöjande åtgärder samt mötesspår skulle medföra ökad kapacitet samt ökad turtäthet mellan Uppsala och Västerås (Finnsletten) (Region Västmanland, 2021).	I nationell plan finns hastighetshöjande åtgärder samt mötesspår i Heby. För att möjliggöra halvtimmestrafik på UVEN till Uppsala krävs ytterligare utbyggnader av mötesspår.
Oslo - Stockholm via Västerås Ny järnvägslänk Kristinehamn-Örebro (Nobelbanan) samt dubbelspår Örebro-Västerås	Attraktiva restider till Oslo och Stockholm kan bidra positivt till Finnslettens kompetensförsörjning. Dubbelspår mellan Örebro-Västerås skulle ge utökad möjlighet för godstrafik samt ökad kapacitet, bättre restider och möjlighet för tätare persontrafik mellan Örebro och Finnsletten	Åtgärden om en ny järnvägslänk Kristinehamn-Örebro (Nobelbanan) redovisas i ÅVS Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo (2017). Dubbelspår mellan Örebro-Västerås finns med i både ovanstående och i ÅVS Örebro-Västerås (2018) där åtgärden föreslogs på lång sikt (>20 år).
Nya järnvägsstationer Nya järnvägsstationer i Valskog, Västerås V, Finnsletten, Tillberga, Strömsholm, Barkarby och Grillby	Många kommuner runt om i Mälardalen har lyft behov av nya stationer för resandeutbyte för att tåget ska bli tillgängligt för fler. En eventuellt ny järnvägsstation medför ökad regional tillgänglighet men samtidigt ökade restider på järnvägen. En järnvägsstation på Finnsletten hade ökat tillgängligheten till området markant. Uppehåll i Barkarby som har bytespunkt i anslutning till t-bana skulle innebära längre restider mellan Stockholm-Finnsletten (+ ca 3 min) men ökar samtidigt tillgängligheten mellan nordvästra Stockholm och Finnsletten.	Förutom Barkarby station som nu är i byggskede är inga andra stationer aktuella i nuläget.
Effektiva trafikering på Bergslagspendeln Utökning av persontrafiken	I första hand är målsättningen en utökning av persontrafiken till halvtimmestrafik mellan Fagersta och Västerås, i andra hand är målsättningen att nå en restid på 50 minuter på samma sträcka (Region Västmanland, 2022).	Region Västmanland ser möjligheter i att utveckla hela stråket mellan Ludvika och Västerås till följd av stora näringslivetableringar (Region Västmanland, 2022).
Väg Köping-Västerås Utbyggnad till 4-fyrfilig motorväg E18 Köping-Västjädra	Påverkan på tillgängligheten till Finnsletten Utbyggnaden innebär ökad framkomlighet både gods- och persontrafiken mellan Köping och Finnsletten.	Beskrivning och skede Byggnation pågår (Trafikverket, 2021).
Eskilstuna-Västerås Mötessfri väg - Riksväg 56 Kvicksund-Västjädra	Utbyggnaden innebär ökad trafiksäkerhet och viss ökad framkomlighet mellan Eskilstuna och Finnsletten.	Byggnation färdigställd.
Sala-Västerås Mötessfri väg - Riksväg 56/72 Sala-Heby	Utbyggnaden innebär ökad trafiksäkerhet och viss ökad framkomlighet mellan Heby och Finnsletten. Åtgärden bedöms ha låg påverkan på tillgängligheten till Finnsletten.	Vägplanen vann laga kraft i november 2020. Trafikverket arbetar med att ta fram bygghandlingar.

1.6.2. Kommunala planer

De kommunala planer som bedöms ha direkt påverkan på Finnslätten är bland annat *Översiktsplanen* och pågående utredningsuppdrag som *Framtidens kollektivtrafik*. Översiktsplanen räknas till ett av fyra av kommunens övergripande styrdokument där även *Näringslivsprogrammet (2017)*, *Program för social hållbarhet (2018)* och *Program för ekologisk hållbarhet (2017)* ingår. Under dessa finns bland annat *Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods (2018)* och *Klimatprogrammet (2017)*. Planer för den framtida stadsutvecklingen i Västerås presenteras senare i *avsnitt 2.2*.

Generellt visar plandokumenterna på att kommunen arbetar aktivt för ökade trafikslagsandelar för gång-, cykel- och kollektivtrafik inom kommunen. Kommunen avser även att satsa på hamnen och flygplatsen för ett internationellt orienterat näringsliv. I *Näringslivsprogrammet* står det att kommunen avser att arbeta aktivt för att restiden på järnväg kortas och att antalet arbetsplatser som kan nås inom 60 min ökar avsevärt. Vidare avses planering och arbete för att flertalet arbetsplatser i kommunen ska kunna nås med cykel och/eller kollektivtrafik.

I utredningen *Framtidens kollektivtrafik* har förslag till framtida utveckling av kollektivtrafiken i Västerås tagits fram. Åtgärds paketet som benämns Vision 2050 innehåller en kombination av ökad turtäthet på stadsbusslinjerna, ökad framkomlighet med hjälp av till exempel busskörfält och signalprioritering samt ett utökat linjenät främst bestående av en tvärförbindelse och buss till Öster Mälarstrand. Tvärförbindelsen möjliggör också för en ny kollektivtrafiknod på Finnslätten står det. I *Figur 3* nedan visas förslag till reservat för framtida busskörfält. Blåa länkar avser stråk där det finns stads- eller regionbusstrafik idag och gröna länkar avser stråk där det kan bli aktuellt i framtiden.



Figur 3. Reservat för framtida busskörfält enligt Vision 2050. Blåa länkar avser stråk med stads- eller regionbusstrafik idag och gröna länkar avser stråk där det kan bli aktuellt i framtiden.

Nedan redovisas ett utdrag från de plandokument som redovisats i *Tabell 2* (från de nationella, regionala och de kommunala dokumenten), hur de kan påverka Finnslätten och i vilken fas åtgärderna är. Avgränsningen i redovisningen visar på planer som ligger inom eller angränsar till Västerås stad och Finnslätten.

	Beskrivning av åtgärden	Beskrivning och skede
E18 Västerås Högre kapacitet vid moten på E18 genom Västerås	Skulle innebära större framkomlighet för motorfordonstrafiken till och från Finnslätten där både person och godstrafiken skulle gynnas.	Planering pågår.
Västerås resecentrum - Finnslätten Komplettering av gång- och cykelpassager över E18 (Kopparlunden)	Innebär genare koppling för cyklister mellan Västerås resecentrum och Finnslätten.	Önskan framkom i Västmanlands länstransportplan 2022–2033. Tre av fyra detaljplaner antogs och vann laga kraft 2021. Detaljplaner skapar goda förutsättningar för en bropassage över E18. Den kvarvarande detaljplanen är dock ej fastställd ännu.
Västerås resecentrum Nytt resecentrum	Innebär smidigare byten mellan tåg och lokalbuss till Finnslätten och större kapacitet på järnvägen.	Behoven för en ny personbangård uppkom i ÅVS För järnvägen i Västerås (2013) och identifierades även i ÅVS Stråket Eskilstuna-Västerås (2015). Trafikverket utreder möjliga alternativ för framtida spår och plattformslägen. Finansiering för järnvägsplan och produktion saknas i nuvarande nationell plan (Trafikverket, 2020).
Badelundavägen Hastighetsdämpande åtgärder på Badelundavägen	Åtgärden skulle innebära minskad hastighet på Badelundavägen, med lägre bullernivåer och ökad trafiksäkerhet.	Västerås stad har inkommit till Region Västmanland om behov av hastighetsdämpande åtgärder på Badelundavägen.
Västerås Hamn Flytt av Ro-Ro och ny anslutande infrastruktur (Åtgärder för passage Strandbron och Stallhagsbron)	Stråket (förlängningen från dagens RoRo-läge till Västerås hamn) kommer tillgängliggöra godstransporter inklusive specialtransporter mellan Finnslätten och Västerås hamn.	Utredning för stråket pågår.

2. Förstå situationen

I avsnittet beskrivs nuläget och befintliga förhållanden samt förutsättningar. Avsnittet hanterar även kommande utveckling samt projektspecifika mål som framtagna åtgärder ska syfta till att uppfylla. Preciserande av behov, brister och problem redogörs.

2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

Detta kapitel syftar till att beskriva nuläget samt de förutsättningar som påverkar tillgängligheten och mobiliteten till och från Finnslätten.

2.1.1. Områdets funktion idag

Finnslätten är ett industri- och verksamhetsområde drygt 3 kilometer norr om Västerås resecentrum som etablerades på 1960-talet. I området finns flera större företag som exempelvis ABB, Alstom, Northvolt och Amazon. På Finnslätten arbetar i nuläget cirka 7 000–8 000 personer vilket bedöms kunna öka till uppemot 40 000 i framtiden då området ska utvecklas kraftigt. Finnslättns utveckling finns beskrivet i *avsnitt 2.2.1 Planprogram Finnslätten*.

Finnslätten är idag ett storskaligt område och avstånden inom området är stora vilket påverkar tillgängligheten med gång-, cykel- och kollektivtrafik negativt. Även utformningen och gestaltning av området samt trafikstrukturen är starkt bilorienterad. Finnslätten är i nuläget tillsammans med Stenby och Tunbytorp renodlade verksamhetsområden som separeras av stora leder omgivet av bostadsområden och naturområden. Ett fåtal verksamheter av annan karaktär finns i området som handel i södra Stenby samt mindre servicefunktioner, Friskis och Sveltis och gymnasieskola utmed Lugna Gatan. I *Figur 4* ses en översikt av Finnslätten och områdets struktur i nuläget.



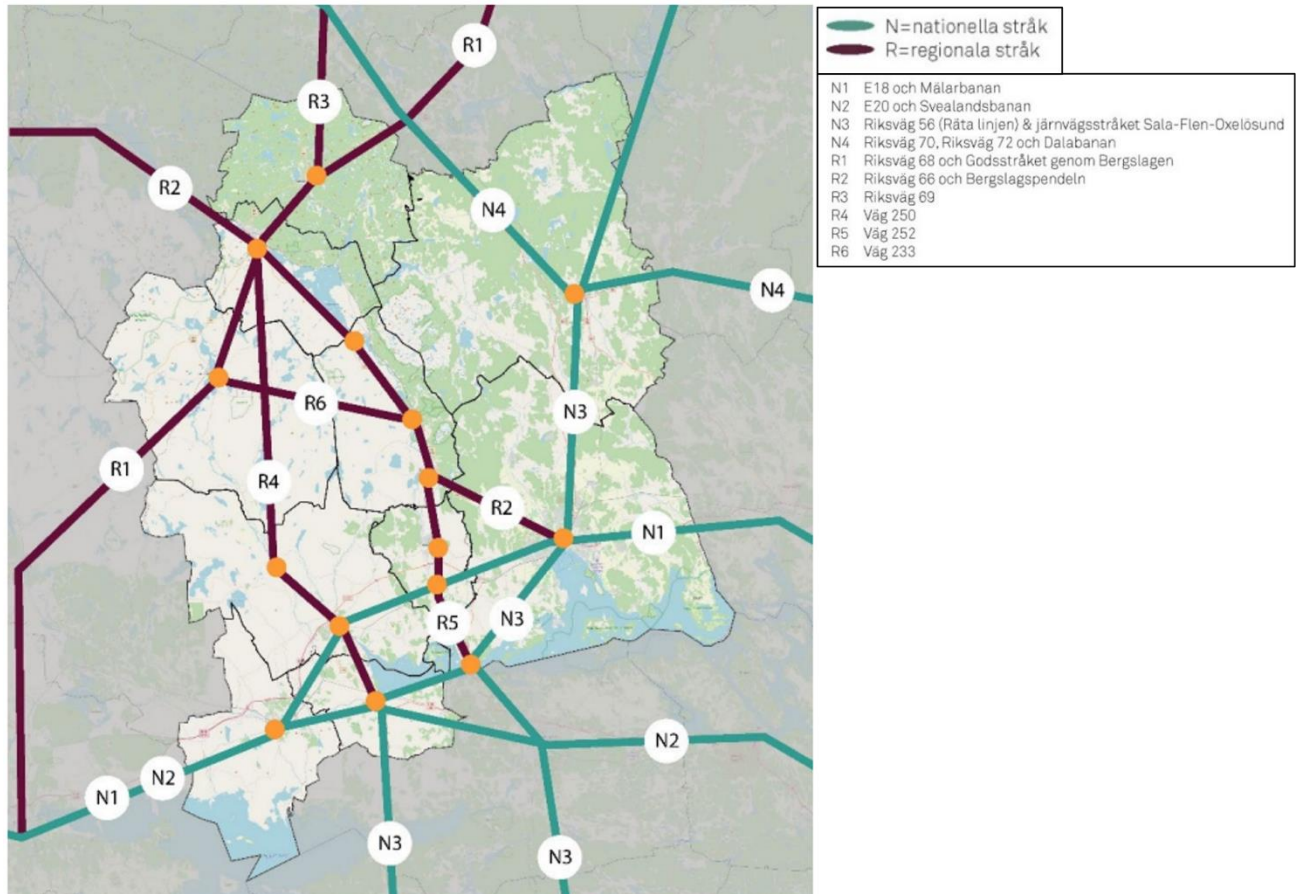
Figur 4. Ortofoto över Finnslätten (Lantmäteriet, 2022).

2.1.2. Trafiknät till och från Finnsletten

I detta kapitel beskrivs trafiknätet och trafiksystemet till och från Finnsletten. Beskrivningarna fokuserar på trafiknäten och kopplingen till området. Trafiknäten inne på området beskrivs mer i detalj i *kapitel 2.2.1 Planprogram Finnsletten*.

2.1.3. Storregionala transportstråk till och från Finnsletten

I länstransportplanen för Västmanlands län 2022–2033 har de viktigaste transportstråken för Västmanland pekats ut, se *Figur 5*. Stråken är uppdelade som nationella respektive regionala beroende på vilken plan som ansvarar för finansiering av investeringar, nationell plan eller länstransportplan.



Figur 5. De viktigaste transportstråken i Västmanlands län (Västmanland, Region, 2022).

I länstransportplanen finns stråken och respektive stråks brister samt behov beskrivna. Nedan presenteras en kort sammanfattning av de för åtgärdsvalsstudien relevanta stråken.

Norra Mäljarstråket (N1)

Stråket omfattar Mäljarbanan och E18 och är det högst prioriterade stråket i länet. Mäljarbanan förbinder Stockholm med Västerås och Örebro samt övriga orter längs banan. Banan trafikeras främst av persontrafik och godstransporter finns främst på sträckan Västerås-Arboga-Frövi. Väg E18 sträcker sig genom Västmanland och passerar Arboga, Köping och Västerås. Två sträckor återstår för att uppnå dubbelspår hela vägen mellan Örebro och Stockholm. Dessa sträckor är Arboga-Hovsta (Örebro) samt Kolbäck-Valskog vilka är av stor betydelse för Mäljarbanans kapacitet och därmed högt prioriterade av Region Västmanland (Region Västmanland, 2022).

E18 har motorvägsstandard på hela sträckan förutom delen Köping-Västjädra som byggs ut och ska färdigställas hösten 2025. Genom Västerås finns det tolv avfarter på E18 och då stora flöden passerar på E18 orsakas, särskilt vid rusningstid, ofta störningar i trafiken och köbildningar.

Räta linjen och järnvägsstråket Sala-Oxelösund (N3)

Riksväg 56 är en del av det nationella stamvägnätet och ingår i stråket Räta linjen (Norrköping-Kungsör-Eskilstuna-Västerås-Sala-Gävle). Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt regional stombusstrafik mellan Sala och Västerås. Riksvägen har varierande standard där delar är utbyggd till mötesfri väg. Region Västmanland förordar mötesfrihet längs hela riksväg 56.

Järnvägsstråket Sala-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som går via Västerås, Kolbäck och Eskilstuna. Banan trafikeras av både person- och godstrafik genom länet. Tåglinjen UVEN trafikeras idag Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping. UVEN går främst på järnvägsstråket Uppsala-Sala-Oxelösund, men nyttjar även Mäljarbanan och Svealandsbanan. Det finns behov av en standardhöjning som möjliggör minskade restider mellan Sala och Västerås. Regionen har som mål att uppnå en restid på 30 minuter mellan Eskilstuna-Västerås.

Riksväg 66 och Bergslagspendeln (R2)

Stråket innefattar riksväg 66 och Bergslagspendeln och är ett viktigt regionalt stråk för godstransporter samt regional och storregional arbetspendling. Stråket sträcker sig via Västerås-Surahammar-Fagersta-Ludvika.

Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika, via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar ned till Kolbäck, där den ansluter till Mäljarbanan. Bergslagspendeln är viktig för arbets- och studiependling från länets norra del till Västerås och vidare mot Stockholm och Eskilstuna. Banan är enkelspårig och trafikeras huvudsakligen av persontrafik. Regionens målsättning är en utökning av persontrafiken till halvtimmestrafik mellan Fagersta och Västerås samt att nå en restid på 50 minuter.

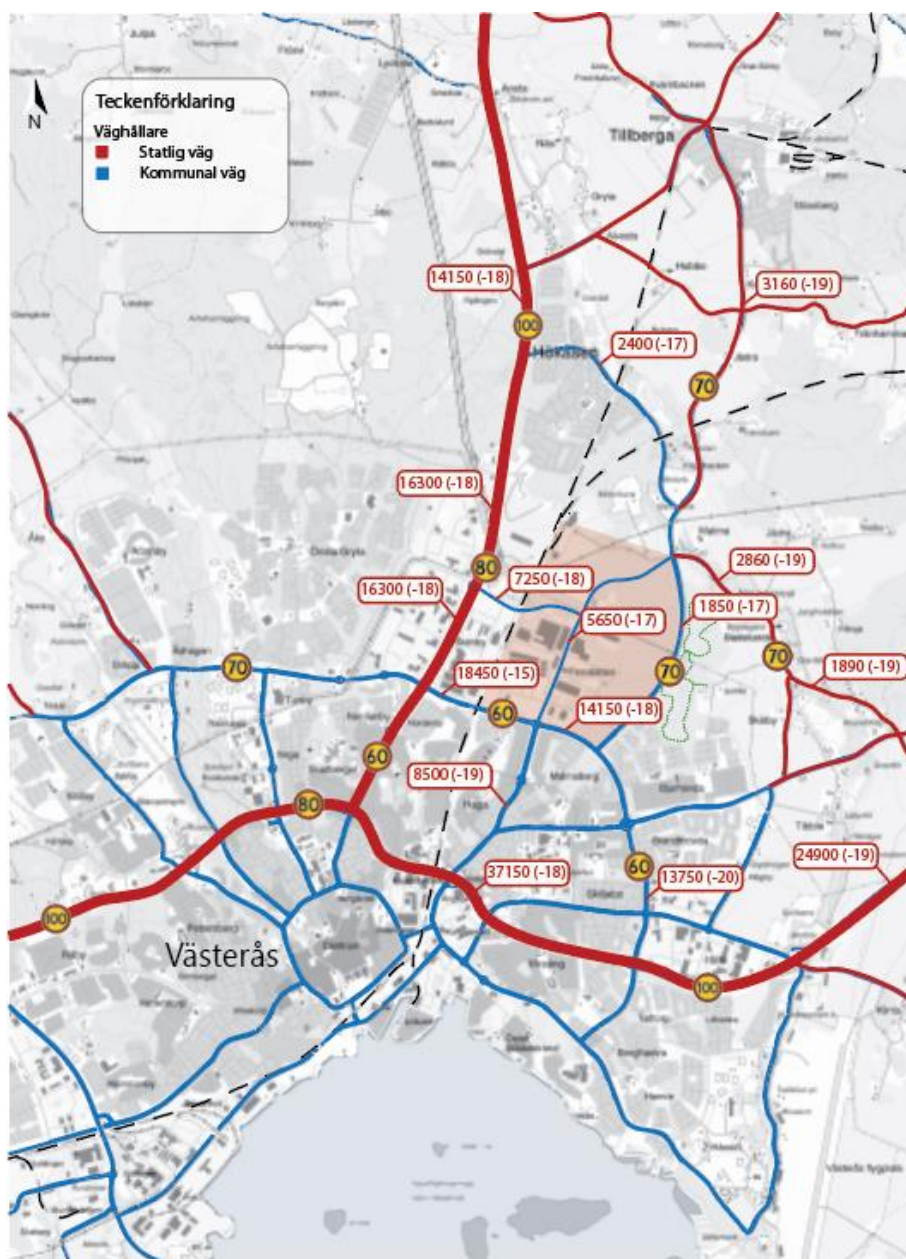
Riksväg 66 är, förutom för godstransporter och pendling, även ett viktigt stråk ur turismsynpunkt då den förbinder Mälardalen med fjällregionen. Riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden har idag brister i trafiksäkerhet. Därför planeras att mötesseparera i befintlig sträckning. Enligt preliminär tidplan sker byggstart år 2026.



Figur 8. Busslinjekarta Västerås (VL, 2023).

2.1.5. Biltrafik

För biltrafiken har de övergripande transportstråken presenterats i *avsnitt 2.1.3 Storregionala transportstråk till och från Finnslätten*. Runt Västerås finns det ett antal länsvägar till kommunens större tätorter, som har betydande trafikflöden. Vägarna utgör viktiga länkar för att binda ihop tätorterna med centrala Västerås, det gäller till exempel vägarna ut till Skultuna, Tillberga, Tortuna, Irsta och Dingtuna (Region Västmanland, 2022). I *Figur 9* redovisas vägnätet i Västerås med väghållare, hastighetsbegränsning samt trafikflöden. För Finnslätten sker angöring i söder främst från Norrleden/Österleden som kopplar mot E18. I norr sker angöring främst från riksväg 56 via Lundaleden. Från centrum används Lugna Gatan för angöring då den leder centralt in på Finnslätten. Det finns även koppling via Badelunda till riksväg 56 norrut som kan användas som smitväg från Anundhögsmotet vid E18 via väg 694/702.



Figur 9. Väghållare, hastighetsbegränsning samt trafikflöden.

2.1.6. Lokal gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelresor till och från Finnslätten bedöms framför allt genomföras inom Västerås tätort eller kommun till området idag. Generellt sett bedöms dock cykelavstånden till Finnslätten från orter utanför kommunen vara för långa för att resande med cykel ska vara möjligt i någon större utsträckning.

Möjligheten att cykla mellan Finnslätten och Västerås och kommunens serviceorter varierar. Orter som Skultuna, Irsta och Dingtuna har cykelväg medan orter som exempelvis Tortuna och Lycksta saknar säkra och trygga cykelförbindelser med Västerås. I *Figur 10* redovisas befintligt cykelnät inom Västerås kommun. I länstransportplanen föreslås bland annat en ny gång- och cykelväg mellan Ekbacken/Enhagen fram till Tidö-Lindö (Region Västmanland, 2022). Dessutom pågår en åtgärdsvalsstudie för att utreda möjliga åtgärder för en gång- och cykelbana mellan Västerås och Tortuna längs väg 692.



Figur 10. Cykelnätet inom Västerås kommun med huvudcykelstråk Källa: Cykelbarhetskartan och Västerås cykelkarta. De röda prickarna visar var det finns plankorsningar idag.

Generellt sett är gång- och cykelnätet väl utbyggt i Västerås kommun. E18 skär dock genom kommunen och utgör en barriär för gång- och cykeltrafiken. På en del ställen, till exempel vid Kopparlunden planeras nätet att kompletteras med gång- och cykelbro över E18, se *avsnitt 2.2 Kommande utveckling*). På många andra ställen finns det behov av åtgärder som ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna (Region Västmanland, 2022).

Det befintliga gång- och cykelnätet i anslutning till Finnslätten utgörs i huvudsak av dubbelriktade gång- och cykelvägar utan separering. Stora delar av gång- och cykelvägnätet är helt separerat från motorfordonstrafik där gång- och cykeltunnlar kopplar ihop cykelnätet på Finnslätten med centrala Västerås. Det finns fem befintliga planskilda gång- och cykelpassager i anslutning till området, se *Figur 10*. Gång- och cykelnätet inne på Finnslätten kommer att utvecklas i samband med utvecklingen av området. Gång- och cykeltunnlarna möjliggör för säkra passager av Norrleden/Österleden men kan utgöra ett trygghetsproblem, se *Figur 11*.



Figur 11. Gång- och cykeltunnel under Norrleden, kopplar mot Kulbanegatan och Wijkmansgatan (Trafikverket, 2022).

2.1.7. Godstrafik

Övergripande godsnet

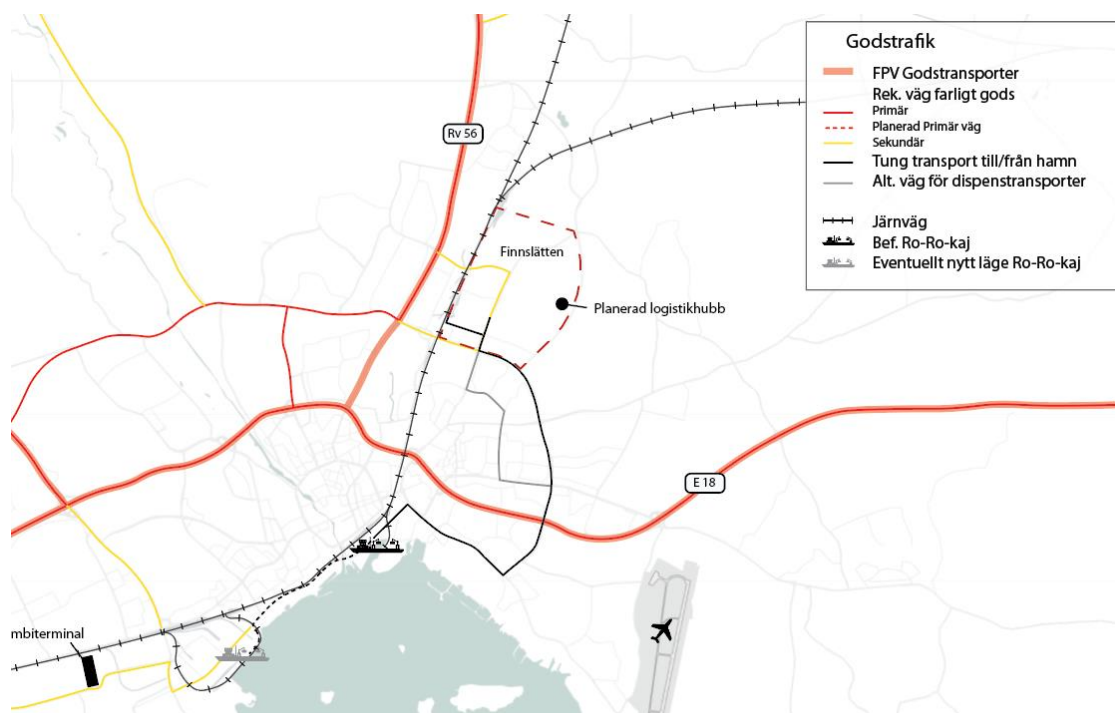
Finnslätten ligger nära Mälaren, Mälardalen och E18 vilket ger möjlighet till intermodala lösningar för sjöfart, spårburet och på väg. Det finns idag stora ambitioner att gods ska flyttas över från väg och järnväg till sjöfart mer i framtiden och med planer på att bland annat hamnverksamheten kommer att utvecklas för att kunna ta emot större fartyg och hantera större godsmängder (Region Västmanland, 2022). I arbetet med intermodala godstransporter har bland annat Västerås en kombiterminal för omlastning av gods i Hacksta. Godstransporterna till och från Mälardalen och upp längs norrlandskusten går idag framför allt med tunga lastbilar, men också på järnväg. Järnvägstrafiken utgörs främst av transoceaniska transporter av containrar via Göteborgs Hamn. Lastbilarna går primärt via sydsvenska hamnar i Trelleborg, Ystad, Helsingborg och Malmö (bro och hamn) (Region Västmanland, 2022). I *Figur 12* redovisas viktiga stråk och hamnar för godstransporterna (idag och i perspektivet 2030) kopplat till Västerås.



Figur 12. Regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder (Mälardalsrådets En Bättre Sits, 2020).

Godsnet i anslutning till Finnslätten

Västerås hamn - Med sitt strategiska läge i Sveriges största befolkningsregion är Västerås hamn Nordens största insjöhamn (Västerås stad, 2014). Hamnarna i Västerås och Köpings främsta upptagningsområde är förutom Västmanland, delar av Södermanland och Uppland, Örebro län, Bergslagen och Dalarna (Region Västmanland, 2022). Staden planerar att flytta befintlig Ro-Ro från centrala Östra hamn till Västerås hamn med vägsträckning för godset Sjöhagsvägen/Oljevägen, som då blir en förlängning av den redan anpassade infrastrukturen för extra tunga och breda transporter från exempelvis Finnslätten. Se *Figur 13* för godstrafikinfrastrukturen i förhållande till Finnslättenområdet.



Figur 13. Godsinfrastruktur i anslutning till Finnslätten.

Gods på väg - En stor del av godstransporterna genom östra Mellansverige och genom Västmanland går på väg. Länets största flöden återfinns på europavägarna, på E18 och E20. Stora flöden går också på riksväg 56 som är ett utpekat nationellt godsstråk (Räta linjen), samt på de viktiga regionala vägarna riksväg 66 mellan Västerås och Ludvika och riksväg 68 mellan Örebro och Gävle (Region Västmanland, 2022). Kopplingen mellan Finnslätten och hamnen är viktig där framkomligheten för specialtransporter måste säkerställas. Väg för dispenstransporter behöver anpassas för att minst klara av att hantera transporter med bredd på 8 meter, en längd på 80 meter och en totalvikt om 600 ton (eller en maximal axellast om 25 ton per axel). För att även kunna tillfredsställa behovet av dispenstransportled för de norra delarna av Västmanland och södra Dalarna behöver åtgärder ske på bland annat Lundabron (Finnslätten) (Region Västmanland, 2022). På Finnslätten planeras det för en logistikhubb som ska kunna ta det mesta av godstrafiken till och från området för att sedan fördelas med el-lastbilar i det lokala vägnätet. Mycket transporter som går på dispens (bredare, längre och tyngre fordon planeras fortsatt gå på Lugna gatan då den är dimensionerad för att klara av sådana fordon).

Gods på järnväg - I Västerås finns en av östra Mellansveriges rangerbangårdar. Västerås rangerbangård ligger längs med Mäljarbanan och på bangården hanteras bland annat tankvagnar med farligt gods (Region Västmanland, 2022). Västerås västra bangård är en viktig plats för hantering av godståg samt persontåg. Västerås västra är även den plats som möjliggör trafikslagsövergripande transporter till och från Västerås hamn.

2.2. Kommande utveckling

Enligt Västerås stad står Finnslätten inför en omfattande omvandling för att möta morgondagens behov och locka världsledande företag och medarbetare. Utvecklingen av Finnslätten kan komma att stärka hela Västerås attraktivitet med en ny stadsdel som innebär moderna lösningar för framtidens företag och arbetskraft. Utöver Finnslätten finns ytterligare stadsdelar under omvandling för att möjliggöra fler bostäder, kontor och service.

Detta kapitel syftar till att beskriva den kommande utveckling i Finnslätten. Planprogram och detaljplaner inom området presenteras och beskrivs.

2.2.1. Planprogram Finnslätten

Verksamheter

Visionen för Finnslätten är att det ska bli en attraktiv stadsdel för högteknologiska företag, utbildning och forskning med en mix av verksamheter, bostäder och service (Västerås stad, 2021). För att vägleda Finnslättns stadsutveckling och den fysiska planeringen antogs ett planprogram i februari 2021. Syftet var att kartlägga hur Finnslätten kan bli en attraktiv plats för företag och medarbetare. I planprogrammet finns en illustrationsplan som ger en överblick över området, se *Figur 15*. Plankartan ska enbart fungera som en vägledning och en tänkbar framtid. Just nu sker etablering i området utifrån gällande planer. I östra delen av området planeras det för en godsterminal där lokal distribution förslås ske med el-lastbilar.



Figur 15. Illustrationsplan Finnslätten (Västerås stad, 2021).

Finnslätten kommer att utvecklas under lång tid. Det är redan i dag en aktiv plats och nya verksamheter är under etablering och flera är på ingång. Omvandlingen av Finnslätten kommer att ske gradvis och över många år. År 2018, vid planprogrammets början, arbetade ca 5 000 personer i området. Idag är motsvarande siffra uppskattningsvis 7 000–8 000 personer (med uppräknig av SCB:s data från 2019). Enligt näringslivet i området planeras det för upp mot 15 000 verksamma inom några år och på sikt ska området kunna möjliggöra för mellan 15 000–40 000 verksamma inom området enligt planprogrammet. Northvolt och SGS Dna har nyligen (2021) etablerat sig på Finnslätten. Utöver detta kommer också Alstoms nya forsknings- och utvecklingscenter i Europa att invigas 2023. Mälardalens Universitet planerar att flytta till Finnslätten med flera av sina verksamheter inom forskning inklusive många av deras samarbetspartners.



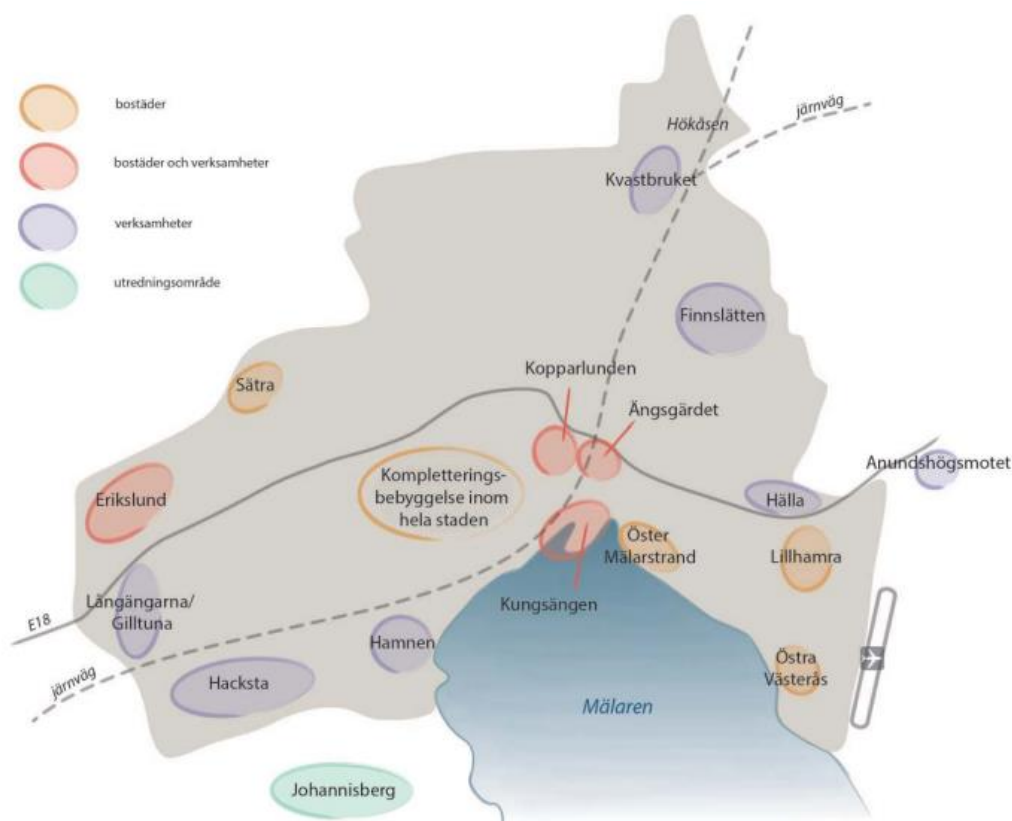
Figur 16. Översiktlig uppdelning av verksamheter (Västerås stad, 2021).

För utbredning av de olika verksamhetstyperna se *Figur 16*. De persontäta verksamheterna föreslås kring campusområdet och Lugna gatan och inrymmer restauranger, konferens- och sportanläggningar samt handel. Utanför dessa verksamheter ligger de persontäta funktionerna som främst innehåller kontorsdelar och andra stödfunktioner. I ytterkanternas större delområden ligger de storskaliga verksamheterna som har god koppling till trafikleder och järnvägar liksom stråk som kopplar an till de centrala delarna.

De är också vid de persontäta verksamheterna i söder som bostäder föreslås. Kring Lugna gatan ska bostäder skapa en stadsmiljö med närhet till skola, parker och service. Utanför denna stadskärna föreslås boendeformer som studentboende, lägenhets hotell, korttidsboende, hyreslägenheter eller liknande för att möta Finnslättens verksamheter.

2.2.2. Övrig stadsutveckling i Västerås

I centrala Västerås pågår en omvandling och stadsutveckling av flera områden. De områden som bedöms kunna vara av relevans för framtida resande till och från Finnsletten består av framför allt två stadsdelar: Kungsängen (Mälarporten) och Kopparlunden, se *Figur 17*. Stadsdelarna innehåller idag främst mark för näringslivet där omvandlingen möjliggör för bostäder, kontorslokaler och närservice centralt i staden på sikt.



Figur 17. Bebyggelseutveckling i Västerås tätort till år 2026. Bildkälla: Västerås ÖP 2026.

Kopparlunden

De tre detaljplanerna som antogs under 2021 omfattar cirka 1 700 bostäder och plats för butiker, kontor och förskolor. Det planeras även för en ny gång- och cykelbro över E18 i norr samt en gång- och cykeltunnel till Ängsgärdet. Ytterligare en detaljplan kommer att utvecklas i ett senare skede.

Projekt Mälarporten

Huvudsyftet med planen är att skapa förutsättningar för ett nytt resecentrum men också att stärka kopplingen mellan city, Mälaren och angränsande stadsdelar. I samarbete med Västerås stad har Trafikverket börjat studera utformningen av järnvägen i anslutning till Västerås resecentrum. Det nya resecentrumet planeras att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik för att klara den ökade trafiken till 2050. Se visionsbilder för resecentrumet i *Figur 19* och *Figur 18*.

Behoven för en ny personbangård framkom i *Åtgärdsvalsstudie - För järnvägen i Västerås (2013)* där bland annat åtgärder för en framtida personbangård på Västerås resecentrum med sex spår lyftes samt tillgänglighetsåtgärder för stationshus och passager. Trafikverket utreder möjliga alternativ för framtida spår och plattformslägen. Finansiering för järnvägsplan och produktion saknas i nuvarande nationell plan (Trafikverket, 2020).



Figur 19. Illustrationsbild av Västerås nya resecentrum.
Bildkälla: Västerås stad.



Figur 18. Illustrationsbild av Västerås nya resecentrum.
Bildkälla: Västerås stad

Utöver Västerås resecentrum ingår även kvarteret Sigurd 3 och Vasakvarteret i planen. Där möjliggörs för nya bostäder, mötesplatser, besöksmål och arbetstillfällen med gångavstånd till stadskärnan, Västerås resecentrum och Mälaren.

2.3. Mål för lösningar

I detta kapitel presenteras och beskrivs mål som utredningen tar hänsyn till och har som mål att uppfylla.

2.3.1. Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål

Det övergripande transportpolitiska målet är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*.

Utöver det övergripande målet har även funktionsmålet, hänsynsmålet samt hållbarhetsmål miljö och hälsa Agenda 2030 beaktats i åtgärdsvalsstudien.

Funktionsmålet - *”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. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov”*.

Hänsynsmålet - *”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa”*.

Hållbarhetsmål Miljö och hälsa Agenda 2030

Tio prioriterade aspekter har lyfts fram av Trafikverket kopplat till Agenda 2030. De utpekade aspekterna är områden där transportsystemet har en avgörande betydelse för att nå det hållbara samhället 2030, se *Figur 20*.



Figur 20. Prioriterade hållbarhetsaspekter (Trafikverket, 2019).

Viktiga regionala, kommunala och lokala mål

Nedan beskrivs viktiga regionala, kommunala och lokala mål med koppling till infrastruktur och trafik.

Storregionala mål	<ul style="list-style-type: none"> Regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen. Flerkärnighet och en förstordad arbetsmarknad främjar regional utveckling. Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet. 	En bättre sats (Mälardalsrådet, 2020)
Regionala mål	<ul style="list-style-type: none"> Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Ökade frakter via Mälardalenregionen, Köping och Västerås. 	RUS 2030 (Region Västmanland, 2020)
	<ul style="list-style-type: none"> Ett hållbart och säkert transportsystem En tillgänglig studie- och arbetsmarknad Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande 	Länstransportplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022–2033 (Region Västmanland, 2022)
Kommunala mål	<ul style="list-style-type: none"> Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent <ul style="list-style-type: none"> Kollektivtrafiken är effektiv och drar nytta av digital och teknisk utveckling Kollektivtrafiken utgår från medborgares och besökares behov av resor inom och utanför regionen Kollektivtrafiken har god tillgänglighet och bidrar till regionens utveckling 	Trafikförsörjningsprogram (Region Västmanland, 2021)
	<ul style="list-style-type: none"> Resandet med cykel ska öka med 20 % per invånare fram till 2026 Resandet med kollektivtrafik ska öka med 70 % per invånare fram till 2026 Antalet bilresor per invånare ska minska med 15 % fram till 2026 	Västerås Stad Trafikplan 2026 (Västerås stad, 2014)
Mål för Finnslätten	<p>Gemensamma mål för utvecklingsarbetet på Finnslätten:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Skapa en plats för företag som skapar långsiktiga och hållbara värden. Attrahera medarbetare och locka talanger. Integrera forskning och utbildning med företagens utveckling. Erbjuda hållbara och tillgängliga inom- och utomhusmiljöer. Bli en plats som gör det enkelt att arbeta och leva 	Planprogram för Finnslätten (Västerås stad, 2021)

2.3.2. Projektspecifika mål

Inom ramen för utredningen har arbetsgruppen arbetat fram projektspecifika mål i syfte att kunna mäta måluppfyllelse och sortera inkomna brister och behov. Vid framtagandet av de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien har arbetsgruppen utgått från de transportpolitiska målen samt de regionala och kommunala målen med ÅVS:ens övergripande mål som utgångspunkt, se kap. 1.3. Målsättningen i studien är uppdelad i planeringsförutsättningar och projektspecifika mål. Syftet med planeringsförutsättningarna är att de ska fungera som stöd och riktlinjer i åtgärdsgenereringen. De projektspecifika målen ska liksom planeringsförutsättningarna, tillsammans med framtagna brister, vara vägledande vid åtgärdsgenerering. Till skillnad från planeringsförutsättningarna bedöms samtliga åtgärder utifrån måluppfyllnad av de projektspecifika målen. Nedan anges de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien.

Planeringsförutsättningar

Åtgärderna ska möjliggöra för flexibla och innovativa lösningar där de ska samverka med områdets utveckling och stödja framtidens transporter och mobilitetslösningar.

Projektspecifika mål

- **Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten**
 - Regionala och lokala resor.
 - ”Hela resan”-perspektivet ska beaktas.
- **Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten**
 - Långväga och kortväga godstransporter.
 - God koppling till framtida logistikcenter på Finnsletten.
- **Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten**
 - Resor och transporter ska bidra till klimatneutralitet.
 - Yt- och resurseffektivt transportsystem.

2.4. Preciserande av behov, brister och problem

I detta kapitel redogörs för åtgärdsvalsstudiens problembild samt underbyggande analyser till identifierade brister och behov. Aktuella utmaningar är kopplade till områdets utveckling och ökade arbetstillfällen. Utan åtgärder skulle det försvåra möjligheten att transportera sig till och från området och i synnerhet på ett hållbart sätt. Som hjälp i arbetet att identifiera brister och behov har en trafikanalys tagits fram som visar resmönster till och från området utifrån olika scenarier. Därtill har övergripande restidsanalys genomförts för regional och lokal kollektivtrafik samt för lokal cykeltrafik.

2.4.1. Framtida resande – Trafikanalys

Nedan presenteras den trafikanalys som genomförts för att visa hur stort antalet resor till och från Finnsletten är idag samt med olika scenarier för framtida resande. Det redovisas även en tidigare genomförd undersökning av resvanor.

2.4.1.1. Analys av persontransporter (Sampersanalys)

Arbetsgruppen kom tidigt i arbetsprocessen fram till att det är nödvändigt med en kompletterande trafikanalys som underlag till åtgärdsvalsstudien. Syftet med trafikanalysen är att visa antalet resor till och från Finnsletten, fördelat mellan bil- och kollektivtrafik för att avläsa andelen regionala respektive lokala resor. Trafikanalysen är uppdelad i två delar där första delen står för analys av nuläge och resandeutveckling utifrån fastställda planer. I den andra delen av trafikanalysen och modellen testas de åtgärder som framkommit från åtgärdsgenereringen för att se hur trafiksystemet påverkas. Analysen ska belysa vilka brister och problem som finns i systemet idag och framför allt vilka framtida problem som kan uppstå utan åtgärder.

Modellanalyserna som använts baseras på *Trafikverkets Basprognos 2020* samt en känslighetsanalys baserat på Västerås Stads prognoser där antalet invånare år 2050 beräknas till 230 000 vilket skulle innebära 204 500 invånare år 2040. Analysen har utförts med Sampersversion 3.4.4 och Emme 4.4. Sampers som är Trafikverkets nationella modellsystem för trafikslagsövergripande analyser av persontransporter. Sampers beräknar framtida trafikvolymerna för olika scenarier, där det finns möjlighet att variera infrastruktur, BNP, bränslepris, sysselsättning, befolkningstillväxt med mera. Emme är ett prognosverktyg för beräkning av reseefterfrågan i transportsystemet och kan användas för planering hur människor rör sig lokalt, regionalt och nationellt. Analyserna har utförts för prognosår 2017 och 2040 där olika scenarier har analyserats. Studerade scenarier redovisas i *Tabell 3*.

Tabell 3. Studerade scenarier del 1 Sampersanalys (WSP 2022).

Benämning	Scenarion	Befolkning Västerås	Arbetsplatser Västerås	Arbetsplatser Finnsletten
Nuläge 2017	Nuläge år 2017 enligt basprognos 2020	147 200	71 800	4 100
KAA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnsletten	204 500	102 400 (+30 600)	20 000
KAB 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnsletten + justering baserat på SCB	204 500	102 400 (+30 600)	20 000

Justering av trafikprognosen har även gjorts baserat på statistik från SCB över pendlingsmönster per bransch där pendling på längre avstånd skrivs upp något i modellen. Trafikanalysen del 1 i sin helhet återfinns i *Bilaga 1. Trafikanalys – Analys av persontransporter (Sampersanalys)* (WSP, 2022).

Den förmodade bristen är att det generellt är bristfällig tillgänglighet med kollektivtrafik. Med hjälp av analysen påvisas även denna brist.

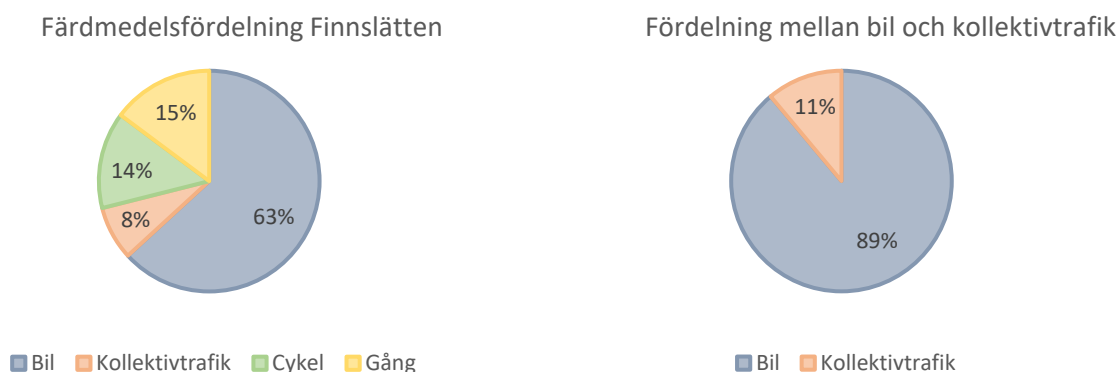
Resultatet ska tolkas med försiktighet av flera anledningar. Dels baseras de på relativt generella och övergripande effektsamband då förenklingar alltid behöver göras i denna typ av analys. Dels beror resultaten till stor del på övrig utveckling i närområdet och regionen. Modellen överskattar troligtvis antalet bilresor i och kring Finnslättan i nuläget. Sampers kan inte visa brister i enskilda noder eller länkar. Resultatet är därför mer pålitligt på en övergripande nivå. En stor del av de verksamma på Finnslättan arbetar som konsulter som kan vara skrivna på annan ort (exempelvis huvudkontoret) vilket gör att det finns en viss risk för ett mörkertal i analysen som bygger på SCB:s statistik.

Nuläge enligt basprognos

I *Tabell 4* och *Figur 21* visas nuläget enligt basprognosen där det erhålls en låg kollektivtrafikanvändning på 8%. Färdmedelsfördelningen för bil ligger på 63%, cykel på 14% och gång på 15%. Det totala antalet resor är 7 475 per dygn (årsmedeldygn/åmd). Analysen visar också att en betydande andel kommer från Västerås tätort och kommun samt att det regionala resandet är relativt jämnt fördelat i olika riktningar.

Tabell 4. Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslättan (åmd) för nuläge 2017 (WSP, 2022).

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslättan	130	94%	0	0%	8	6%	0	0%	138	2%
Västerås tätort	2 462	53%	235	5%	910	20%	516	11%	4 639	62%
Övriga Västerås kommun	1 217	81%	73	5%	137	9%	38	2%	1 502	20%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	172	76%	53	23%	0	0%	0	0%	225	3%
Eskilstuna	90	69%	41	31%	0	0%	0	0%	131	2%
Sala	123	82%	27	18%	0	0%	0	0%	150	2%
Enköping	129	83%	27	17%	0	0%	0	0%	156	2%
Övriga Uppsala län	58	80%	14	20%	0	0%	0	0%	72	1%
Stockholms län	112	66%	57	34%	0	0%	0	0%	169	2%
Övriga Södermanland	30	82%	6	18%	0	0%	0	0%	36	0%
Örebro län	29	64%	16	36%	0	0%	0	0%	45	1%
Övriga Västmanland	93	81%	22	19%	0	0%	0	0%	115	2%
Övriga Sömm	78	81%	19	19%	0	0%	0	0%	97	1%
Totalt	4 723	63%	589	8%	1 055	14%	1 107	15%	7 475	100%



Figur 21. Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnsläätten för nuläge 2017 (WSP, 2022).

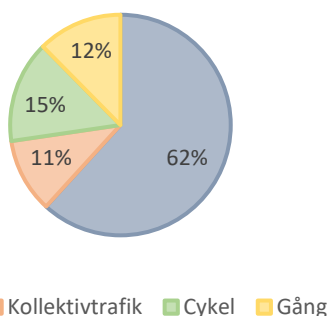
KAA Prognosår 2040 med kommunens markanvändning och 20 000 arbetsplatser

I Tabell 5 och Figur 22 visas prognosår 2040 med kommunens markanvändning och 20 000 arbetsplatser. Analysen visar att färdmedelsfördelningen för bil ligger på 62%, kollektivtrafik på 11%, cykel på 15% och gång på 12%. Den marginella ökningen av kollektivtrafikens färdmedelsandel, jämfört med nuläget enligt basprognosen, beror på att modellen inte påvisar att någon större trängsel uppstår i biltrafiknätet. Även här visar analysen att en betydande andel kommer från Västerås tätort och kommun samt att det regionala resandet är relativt jämnt fördelat i olika riktningar. Det totala antalet resor ökar kraftigt till 41 872 åmd.

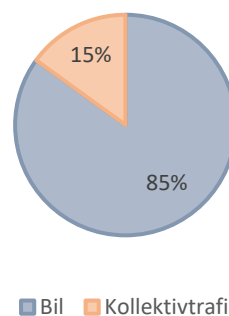
Tabell 5. Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsläätten (åmd) för KAA 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser (WSP, 2022).

	Totalt antal resor till och från Finnsläätten (åmd)									
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsläätten	1 447	94%	0	0%	95	6%	0	0%	1 542	4%
Västerås tätort	12 774	52%	1 790	7%	5 409	22%	4 803	19%	24 776	59%
Övriga Västerås kommun	6 188	78%	563	7%	742	9%	390	5%	7 883	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 030	76%	326	24%	1	0%	0	0%	1 356	3%
Eskilstuna	642	60%	429	40%	0	0%	0	0%	1 070	3%
Sala	631	81%	144	19%	0	0%	0	0%	775	2%
Enköping	840	77%	245	23%	1	0%	0	0%	1 086	3%
Övriga Uppsala län	437	70%	188	30%	0	0%	0	0%	624	1%
Stockholms län	619	58%	451	42%	0	0%	0	0%	1 071	3%
Övriga Södermanland	200	76%	63	24%	0	0%	0	0%	263	1%
Örebro län	225	64%	127	36%	0	0%	0	0%	351	1%
Övriga Västmanland	464	77%	137	23%	1	0%	0	0%	602	1%
Övriga Samm	368	78%	104	22%	0	0%	0	0%	472	1%
Totalt	25 864	62%	4 567	11%	6 248	15%	5 193	12%	41 872	100%

Färdmedelsfördelning Finnszlätten



Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



Figur 22. Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnszlätten för KAA 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser (WSP, 2022).

KAb Prognosår 2040 med kommunens markanvändning och 20 000 arbetsplatser + justering baserat på SCB

I Tabell 6 visas prognosår 2040 med kommunens markanvändning och 20 000 arbetsplatser inklusive en justering baserat på SCB. Analysen visar att färdmedelsfördelningen för bil ligger på 65%, kollektivtrafik på 10%, cykel på 13% och gång på 12%. Det totala antalet resor är lägre än jämfört med KAA på grund av justeringarna som är gjorda för att pendlingsmönstret är anpassat till statistik från SCB. Dock visar analysen att en betydande andel kommer från Västerås tätort och kommun samt att det regionala resandet är relativt jämnt fördelat i olika riktningar.

Tabell 6. Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnszlätten (åmd) för KAb 2040 – 20 000 arbetsplatser – justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB (WSP, 2022).

Totalt antal resor till och från Finnszlätten (åmd) – 2040 – 20 000 arbetsplatser - justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnszlätten	1 066	94%	0	0%	71	6%	0	0%	1 137	3%
Västerås tätort	11 794	55%	1 250	6%	4 155	19%	4 201	20%	21 400	56%
Övriga Västerås kommun	5 519	80%	418	6%	615	9%	338	5%	6 890	18%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	967	79%	256	21%	0	0%	0	0%	1 223	3%
Eskilstuna	863	64%	489	36%	0	0%	0	0%	1 352	4%
Sala	593	84%	115	16%	0	0%	0	0%	709	2%
Enköping	1 150	80%	281	20%	1	0%	0	0%	1 432	4%
Övriga Uppsala län	604	73%	221	27%	0	0%	0	0%	825	2%
Stockholms län	814	60%	535	40%	0	0%	0	0%	1 349	4%
Övriga Södermanland	274	79%	74	21%	0	0%	0	0%	348	1%
Örebro län	301	67%	150	33%	0	0%	0	0%	451	1%
Övriga Västmanland	432	80%	107	20%	0	0%	0	0%	540	1%
Övriga Sann	342	79%	90	21%	0	0%	0	0%	432	1%
Totalt	24 721	65%	3 985	10%	4 842	13%	4 539	12%	38 087	100%

2.4.1.2. Undersökning av resvanor

En undersökning av resvanor (RVU) genomfördes 2019 av Evimetrix på beställning av näringslivet och *Vision Finnslätten*. Undersökningen genomfördes genom en webbenkät där verksamma i området fick svara på frågor gällande resande till och från Finnslätten. Totalt fick undersökningen in 769 st svar. Resultatet visade bland annat att 57% bor i Västerås och 19% i Stockholm av de som jobbar på Finnslätten.

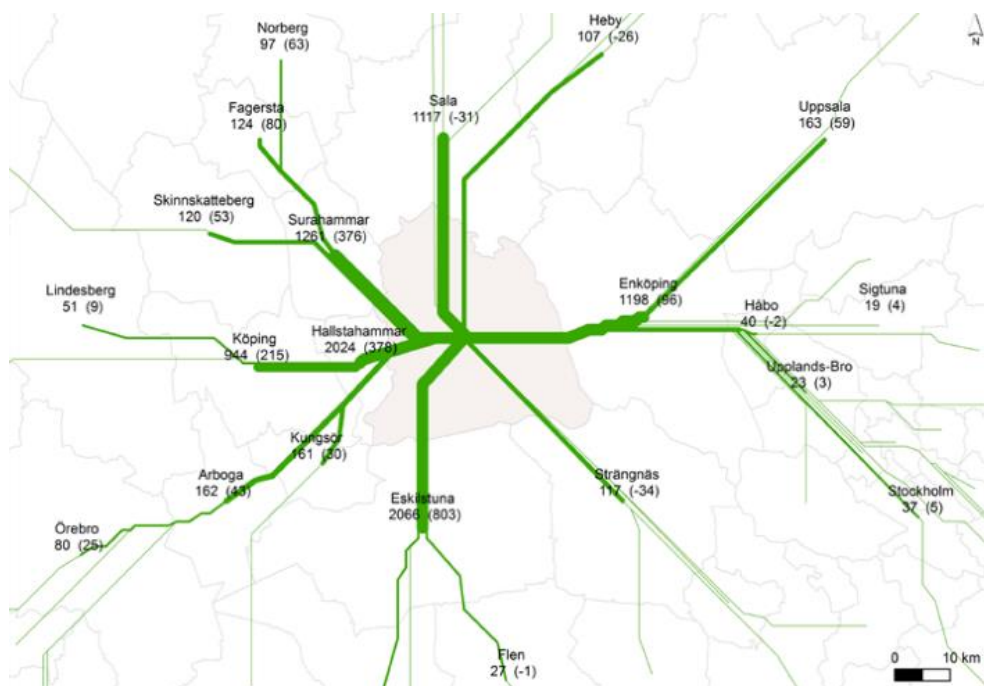
RVU:n ska också tolkas med försiktighet då metod, urval och resultatredovisning kan diskuteras. Att RVU:n visar på att 19% av samtliga arbetsresor kommer från Stockholm ter sig vara en mycket hög andel, i synnerhet i jämförelse med Sampersanalysen, se *avsnitt 2.4.1.1*, som visar på en resandeandel från Stockholm på 3–4%. 97% av samtliga Stockholmsresor görs dock av ett och samma företag. Övriga verksamma på Finnslätten står alltså enbart för 3% av samtliga Stockholmsresor. Med det i beaktande bör man snarare se över det enskilda företagets expansion för att utvisa det framtida pendlingsbehovet mellan Finnslätten och Stockholm. I övrigt stämmer RVU och Sampersmodellen generellt bra med varandra i resandeunderlag från de olika orterna.

2.4.1.3. Restidsanalyser

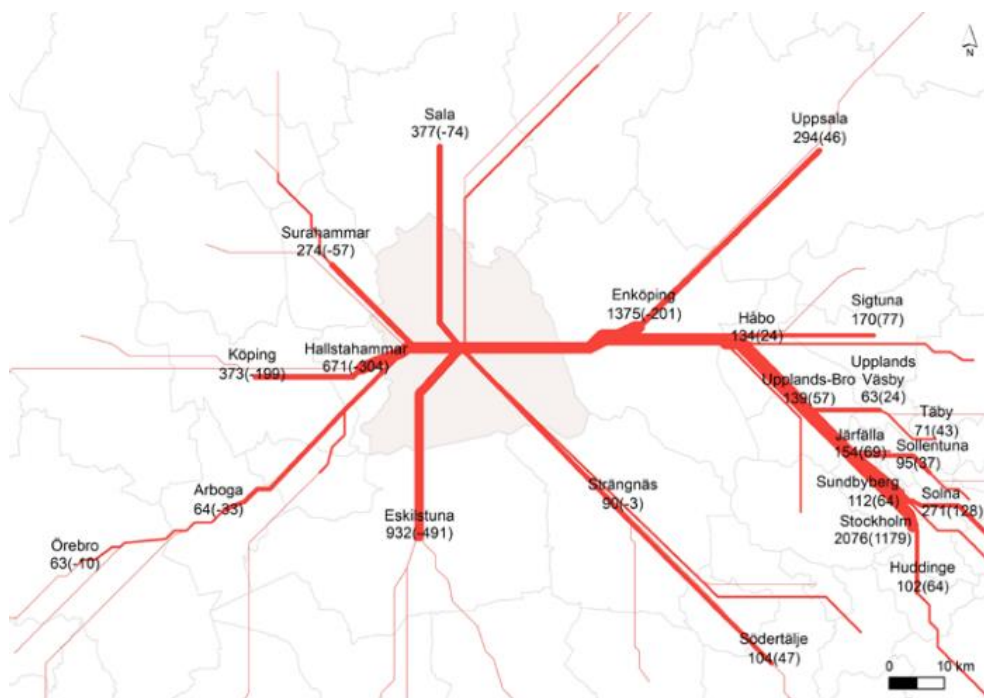
Pendlingsresor

Resandet inom Västerås, Västmanland samt resandet över länsgränsen är intressant för åtgärdsvalsstudien för att kunna identifiera var det finns möjlighet och underlag för att genomföra förbättringar. Därför presenteras kortfattat utvald statistik gällande resmönster och pendling. Arbetspendling förekommer i hela Västmanland med målpunkter i länet så väl som utanför länsgränsen. Den största pendlingen sker till och från Västerås med betydande pendlingsflöden till Stockholm. Arbetspendlingen i länet har ökat i betydande grad under perioden 1990–2014. Särskilt stor ökning har skett i relationerna mellan Västerås och Stockholm och mellan Västerås och Eskilstuna (Region Västmanland, 2022). Framtidens regionala kollektivtrafikpendling till och från Västerås och andra kommuner har prognosticerats utifrån basscenario 2050 i *Framtidens kollektivtrafik i Västerås*. Störst inpendling antas komma från Hallstahammar och Eskilstuna. Även Surahammar, Sala och Enköping står för stor inpendling i beräkningen. Störst utpendling bedöms vara till Stockholm (WSP, 2019). Se *Figur 23* och *Figur 24* för in- respektive utpendling till/från Västerås. Med kommande utveckling av området förväntas behovet av regionala resor öka.

I likhet med Sampersanalysen, se *avsnitt 2.4.1.1*, redovisas en förhållandevis låg andel inpendlande från Stockholm.

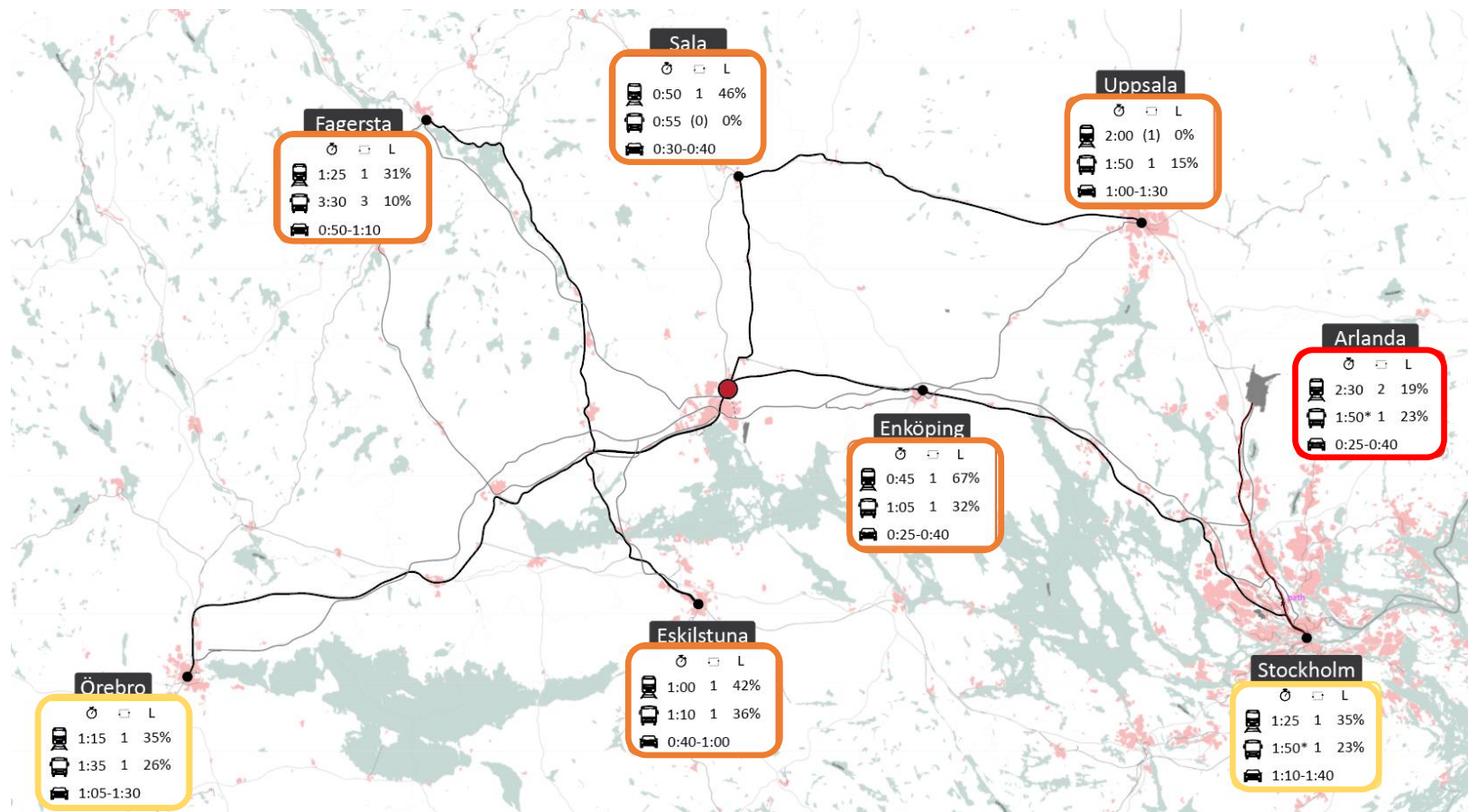


Figur 23. Storregional inpendling till Västerås med kollektivtrafik från andra kommuner, beräknat antal resor per dag år 2050; inom parentes anges förändringen jämfört med nuläget (2016) (WSP, 2019).



Figur 24. Storregional inpendling från Västerås med kollektivtrafik till andra kommuner, beräknat antal resor per dag år 2050; inom parentes anges förändringen jämfört med nuläget (2016) (WSP, 2019).

Restidskartan, se *Figur 25*, har tagits fram utifrån Resrobot den 2022-02-17 kl. 07-09 i riktning mot Finnslätten. Mätningen är gjord utifrån total restid från tågstationen i respektive stad till hållplats Nätverksgatan på Finnslätten för att få jämförbara värden. Jämförelsen illustrerar restid, antal byten och andel lokal resa av den totala resan mellan kollektivtrafik (buss och tåg) och bil vid resor till Finnslätten från närliggande orter. Andel lokal resa beräknas enbart för kollektivtrafiken och räknar den sista resan från bytespunkt på Västerås resecentrum fram till Finnslätten. Restidskvot räknas för tåg/bil för att visa på hur konkurrenskraftigt tåget är gentemot bilen. Grön ram: Tåg är tidsmässigt konkurrenskraftigt gentemot bil, Gul ram: Tåg är relativt konkurrenskraftigt mot bil, Orange ram: Bilen är mer konkurrenskraftigt än tåg, Röd ram: Tåg är ej konkurrenskraftigt mot bil.



Figur 25. Storregional restidskarta med kopplingar till och från Finnslätten för tåg respektive buss och bil. Värdena redovisar total restid, antal byten samt för kollektivtrafiken andel av restiden som avser restid med lokaltrafik inom Västerås.

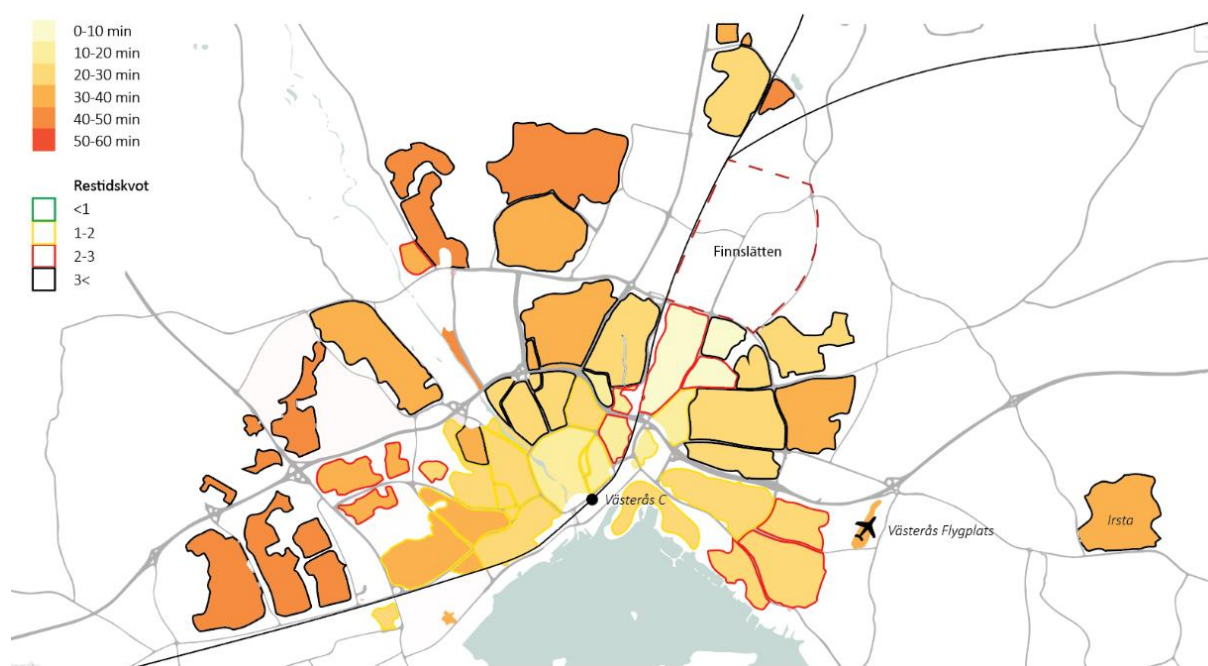
Restidskvoten för tåg mot bil är relativt konkurrenskraftigt från Stockholm och Örebro till Finnsletten. På övriga orter är bilen klart konkurrenskraftig, i synnerhet från Arlanda där restidskvoten är upp mot 4–5 gånger större för tågresorna. Restider på under en timme är endast med tåg från Enköping, Sala och Eskilstuna. Motsvarande för bil är Enköping, Sala, Eskilstuna och Fagersta. Inget byte krävs med buss från Sala då regionbushållplatsen ligger strax utanför området. Andel lokal resa är intressant då det redovisar hur stor inverkan bytestider och lokala förbindelser har på den totala restiden. Störst andel lokal resa av den totala resan är med tågresor från Enköping (67%), Sala (46%) och Eskilstuna (42%).

Lokala resor

Restidskartor för kollektivtrafik och cykeltrafik har tagits fram för att kartlägga den lokala tillgängligheten till Finnsletten. Då de flesta regionala kollektivtrafikresor innebär byte vid Västerås resecentrum kan dessa kartor även nyttjas för denna typ av resor. Cykelresor bedöms vara mest relevanta ur ett lokalt perspektiv. Restiden för trafiken är beräknad från centrum i respektive delområde till Elmotorgatan på Finnsletten. Restiden är beräknad med hjälp av Google Maps och genomfördes kl. 08 00 den 14 februari 2022 utifrån totala restiden (gångtid, bytestid och restid). Restidskvoten beräknades genom restiden för kollektivtrafik genom restiden för biltrafiken i respektive område. Samtliga beräkningar beaktar köbildning och begränsad framkomlighet i rusningstid utifrån Googles restidsprognoser.

Lokal kollektivtrafik

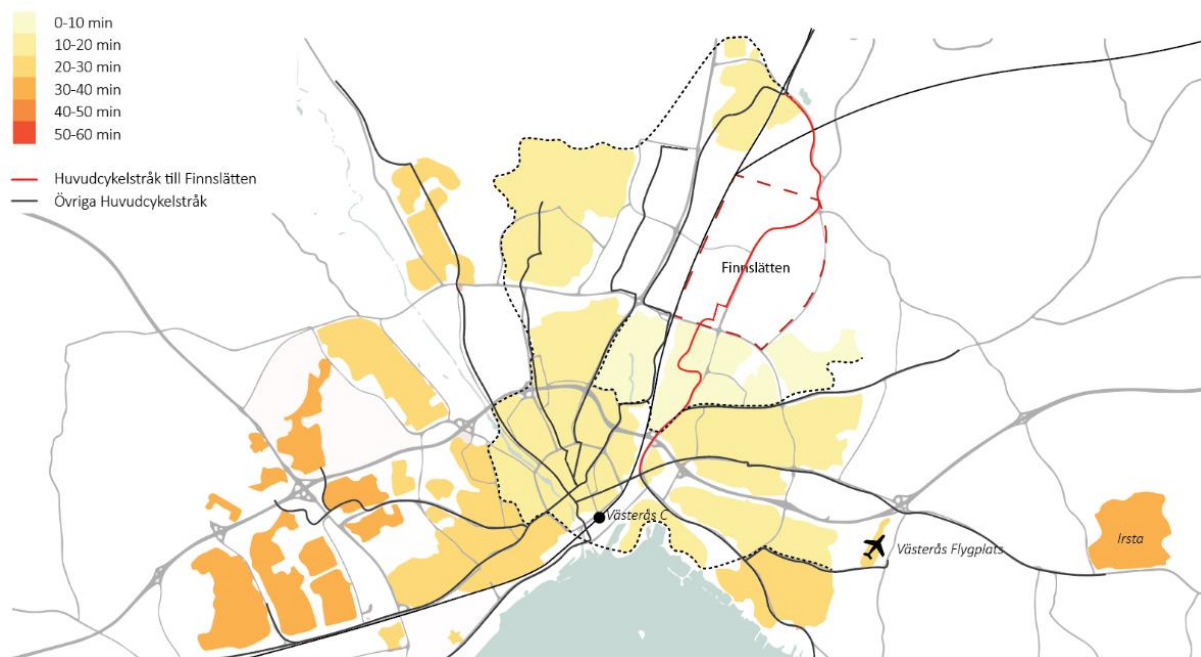
Det blir tydligt, vid analys av restidskartan, att avsaknaden av en tvärgående kollektivtrafikförbindelse medför mycket långa restider och höga restidskvoter för områdena norra Västerås (Gryta, Rönnby och Skallberget). Det trots att områdena ligger relativt nära Finnsletten. Längst restid med kollektivtrafik är från områdena Skälby och Bäckby. Från Västerås resecentrum och den inre stadskärnan är restidskvoten relativt låg (mellan 1–2) bortsett från Kopparlunden. Se *Figur 26* för restider och restidskvoter.



Figur 26. Restider och restidskvoter för kollektivtrafik i Västerås kopplat till Finnsletten.

Lokal cykeltrafik

För cykeltrafiken är restiderna mer homogena och starkt kopplade till geografiskt avstånd till Finnslätten. Där blir det tydligt att en cykelresa från Skälby, Bäckby och Irsta exempelvis skulle ta mellan 40–50 minuter vilket ligger inom pendlingsavstånd. Från områden som Gryta, Skallberget och Västermalm börjar cykelrestiderna minska till mellan 10–20 minuter till och från Finnslätten. Här blir det extra viktigt att se över cykelkopplingarna för att säkerställa gena, trygga och trafiksäkra cykelstråk till och från området. Även här kan man se avsaknaden av ett tvärgående huvudcykelstråk. Se *Figur 27* för restider och huvudcykelstråk.



Figur 27. Restider med cykeltrafik inom kommunen till Finnslätten.

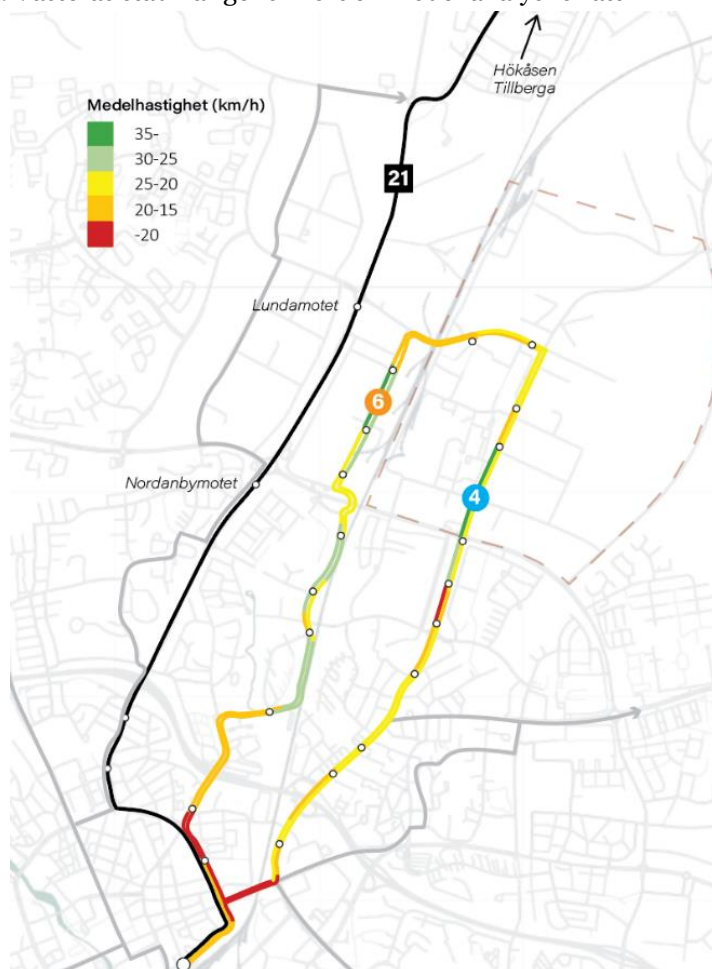
Restider mellan Västerås resecentrum och Finnslätten

Enligt Västerås stads gällande Översiktsplan 2026 är planeringsinriktningen att Västerås befolkning ökar med drygt 80 000 invånare fram till år 2050. Men redan i nuläget finns en problematik med att hantera resandet under morgonens och eftermiddagens rusningstider och Västerås brottas med låg medelhastighet som följd av hög trafikbelastning (Region Västmanland, 2021). Det finns planer att gå från dagens turtäthet på fyra till åtta avgångar per timme till upp mot en avgång var femte minut för stombusslinjerna. Risken är dock att det ger begränsad effekt då bussen riskerar fastna i samma köer som bilarna (Region Västmanland, 2021). Västerås stad har genomfört en modellanlys för att

identifiera framtida behov av kollektivtrafik och identifiera konsekvenser om inga förändringar görs av nuvarande kollektivtrafik med hjälp av bland annat data från biljett- och realtidssystem.

Statistikrapporterna som tagits fram visar bussarnas medelhastighet mellan hållplatser, se anslutande busslinjer till området samt medelhastigheter för busslinje 4 och 6 i *Figur 28* (Västerås stad, 2019b).

I *Åtgärdsplan för Framtidens kollektivtrafik* rekommenderas en satsning på Snabbussar, BRT, för bland annat linje 4 (utesluter inte satsning på spårvägstrafik i framtiden där BRT-stråk i sådana fall kan byggas för att i senare skede möjliggöra spårbyggnation när det finns tillräckligt resandeunderlag). Region Västmanland Kollektivtrafikförvaltningen, KTN, har även föreslagit i arbetet med *Framtidens Kollektivtrafik* att ta bort vissa hållplatser för linje 4 mellan Västerås resecentrum och Finnslätten för minskad restid. I utredningen har bland annat stråket där busslinje 6 går idag pekats ut att reservera för högre kapacitet på sikt. Utredningen förespråkar även ett nytt stråk i form av ringled för att snabba upp resor mellan angränsande områden (Region Västmanland, 2021).



Figur 28. Genomsnittlig hastighet för kollektivtrafiken (Västerås stad, 2019b).

2.4.2. Brister och behov

I detta avsnitt redovisas brister och behov som lyfts under arbetsprocessens framskridande. Med behov menas att framtida trafiksystem behöver kunna svara upp mot den utveckling som sker. Med brist avses att någon funktion i nuvarande trafiksystem inte fungerar helt önskvärt och att dagens trafikbehov inte kan uppfyllas i tillräcklig hög utsträckning.

Samtliga brister och behov har tagits fram och bearbetats under dialogmöten med de identifierade intressenterna samt under arbetsgruppsmöten inom projektgruppen. De brister och behov som har valts att ej hanteras inom åtgärdsvalsstudien redovisas i *Bilaga 2*. En sammanfattning av de i åtgärdsvalsstudiens hanterade brister och behov redovisas i *Figur 29*. Bristerna och behoven beskrivs sedan mer i detalj på nästkommande sidor.



Figur 29. Identifierade brister och behov från arbetsgruppsmöten och dialogmöte.

1. Behov av attraktivare och smidigare resor ur ett regionalt perspektiv med hållbara transportmedel till och från Finnslätten
2. Behov av attraktivare och kortare restid ur ett lokalt kollektivtrafikperspektiv
3. Behov av attraktivare och kortare restid ur ett lokalt cykeltrafikperspektiv
4. Framtida kapacitetsbrist på Norrleden och Österleden
5. Olycksdrabbade korsningar
6. Smitväg på Badelundavägen
7. Behov av bättre transporter och koppling till Västerås hamn

Ej platsspecifika brister och behov

8. Kapacitetsproblematik som konsekvens av ökad godstrafik till området.
9. Behov av säkerställd anslutning av godstrafik till området
10. Identifierade brister som behandlas utanför åtgärdsvalsstudie

1. Behov av attraktivare och smidigare resor ur ett regionalt perspektiv med hållbara transportmedel till och från Finnslätten

Andelen inpendlande till Finnslätten kommer att öka i och med framtidens rekryteringar och exploatering i området. För att kunna täcka upp för behovet av kompetens och för att ge incitament att nyttja hållbara transporter generellt behöver området göras mer tillgängligt. Restidskvoter för bil vinner idag över den regionala kollektivtrafiken. Därför finns det ett generellt behov av hållbara kommunikationer till och från Finnslätten, dels för att skapa konkurrenskraft mot bil och minska belastningen på anslutande vägar, dels för att förbättra restiden i regionala kombinationsresor. Centralt är hur regiontrafiken ska samspela med den lokala kollektivtrafiken i Västerås för att öka såväl kapacitet och attraktivitet som möjlighet till spridning av reserelationer. En påtaglig brist i detta avseende är att Finnslätten inte ligger i centrala Västerås, då passagerare på regionbussarna och regiontågen måste åka in till centrum för att byta buss. Därmed genererar framkomlighetsproblemen orsakade av trängsel inne i Västerås en stor del av den regionala restiden. Behovet är uppdelat för de olika stråken som har identifierats som viktiga kopplingar till och från Finnslätten. Se *Figur 25* för jämförbara restider till och från Finnslätten.

Stockholm/Enköping-Finnslätten

Det finns ett framtida behov av fler och mer attraktiva restider för hållbara trafikslag i kopplingen mellan Finnslätten och Stockholm. Med dagens regionala förbindelser från Stockholm till Finnslätten krävs byte i Västerås resecentrum vilket ger en längre restid än med bilen, särskilt från Enköping. Det i kombination med gles turtäthet gör tåget mindre attraktivt för verksamma på Finnslätten. Idag tvingas tågresenärer att resa förbi Finnslätten för att sedan ta sig tillbaka till området från Västerås resecentrum vilket kan resultera i en känsla av tidsförlost. Nytt resecentrum planeras i Västerås vilket gör troligtvis gör bytet smidigare men det krävs fortfarande byte. Många anställda i området idag väljer därför i stället att åka med direktbussar som företagen anordnar mellan Stockholm och Finnslätten med uppskattad restid på ca 1,5–2 timmar.

Arlanda-Finnslätten

Det krävs att regionala resor från Arlanda till Finnslätten möjliggörs eftersom området planeras att utvecklas till ett högteknologiskt område med internationella intressen och kompetens. Idag är kopplingen mot Arlanda bristfällig vilket innebär att många besökare väljer att ta taxi till och från Finnslätten. Det finns därför ett behov av attraktiv koppling mellan Arlanda flygplats och Finnslätten.

Ludvika/Fagersta-Finnslätten

Bergslagspendeln är viktig för arbets- och studiependling från länets norra del till Västerås och vidare mot Stockholm och Eskilstuna (Region Västmanland, 2022). Det är idag en lång resväg från Finnslätten till Ludvika och Fagersta då god koppling med Bergslagspendeln saknas. Målsättningen är att utöka trafiken på Bergslagspendeln så att timestrafik mellan Ludvika och Västerås och halvtimestrafik mellan Fagersta och Västerås uppnås (Region Västmanland, 2022).

Sala/Uppsala-Finnslätten

Stråket mellan Sala och Västerås är idag ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt regional stombusstrafik mellan Sala och Västerås. Det har samtidigt identifierats vara lång restid och relativt få avgångar mellan Uppsala och Västerås, en sträcka som trafikeras med buss. Sträckan Enköping–Uppsala utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet vilket bland annat innebär långa pendlingstider Uppsala–Enköping–Västerås (Region Västmanland, 2022). Restiden för biltrafiken motsvarar ungefär samma restid som för kollektivtrafiken. Idag tvingas man som tågresenär att resa förbi Finnslätten för att sedan ta sig tillbaka till området från Västerås

resecentrum likt resande från Stockholm. Turtätheten har vid tidstabellskiftet i december 2021 ökat till halvtimmestrafik för tågtrafiken mellan Sala-Västerås-Linköping.

Eskilstuna, Mälardalens universitet (MDU)-Finnslätten

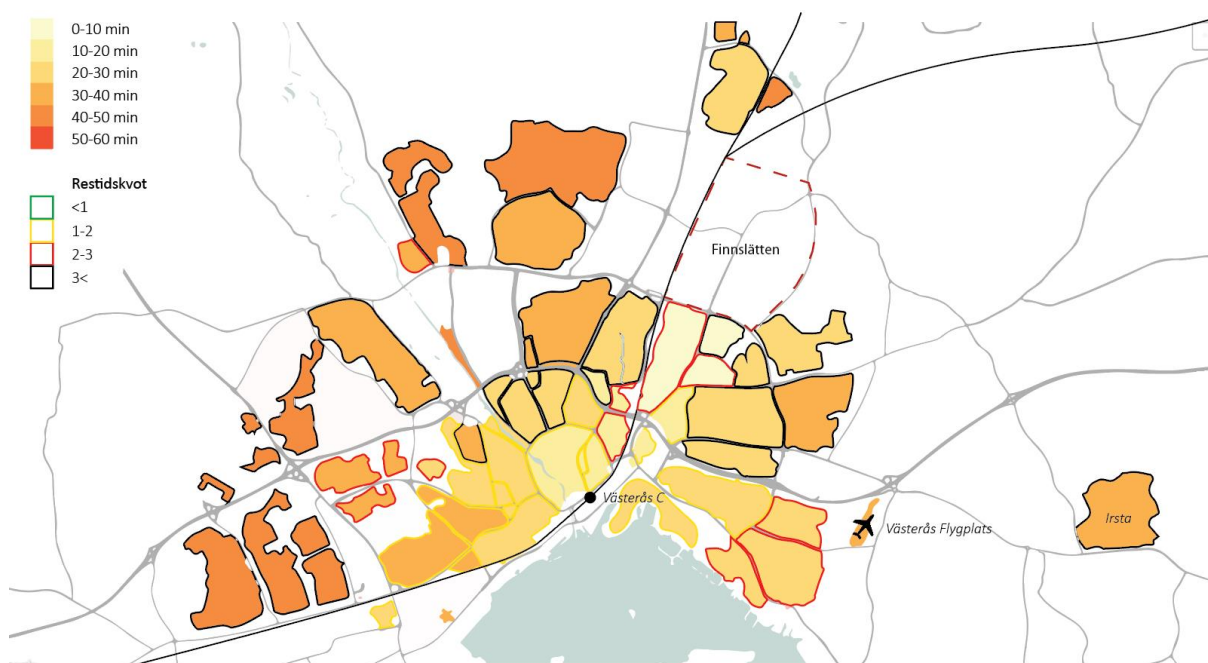
Det finns här ett starkt behov av goda förbindelser mellan campusområdet i Eskilstuna och Finnslätten. Pendling mellan städerna bedöms öka med bland annat ökat intag av studenter och kraftigt ökade forskningsanslag på Finnslätten. Delen mellan Västerås och Eskilstuna trafikeras idag i huvudsak av tågtrafik bortsett från den expressbusstrafik som finns längs sträckan. För Region Västmanland är det viktigt med en fungerande arbetspendling mellan de två storregionala kärnorna och kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen kommer då att krävas framför allt mellan Folkesta och Rekarne (Region Västmanland, 2022).

Örebro-Finnslätten

Bristen kopplar till bristfälliga restidskvoten på sträckan Örebro-Västerås. Den genomförda trafikanalysen visar att den framtida pendlingen till Finnslätten sannolikt kommer vara lika stor från Örebro/Södermanland som den kommer vara från Stockholm/Uppsala. I ÅVS Örebro-Västerås föreslås sträckan byggas ut till dubbelspår (åtgärden är ej med i nationell plan). Det finns här ett behov av ökad turtäthet med fler avgångar i rusningstid.

2. Behov av attraktivare och kortare restid ur ett lokalt kollektivtrafikperspektiv

I Västerås stadstrafik är restid ett viktigt fokusområde då kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil kan påverka färdmedelsfördelningen starkt. Kollektivtrafikstråk mot Finnslätten är ej prioriterade idag med en generellt låg restidskvot mot bilen. Det finns därför ett behov av en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik mellan Finnslätten och övriga delar av Västerås. Se *Figur 30* för restider och restidskvoter för kollektivtrafiken.



Figur 30. Restider och restidskvoter för kollektivtrafik i Västerås kopplat till Finnslätten.

Koppling till Mälarpportsområdet/Västerås resecentrum/Finnslätten

Det finns ett behov av kortare restider för hållbara transportmedel från Mälarpportsområdet samt resecentrum till Finnslätten. Mälarpportsområdet planeras för bland annat 7 000 bostäder och 10 000

arbetsplatser. Kollektivtrafiken upplevs inte vara anpassade med restider mellan byten idag. Det finns även utmaningar med ökad trafikmängd i systemet då kollektivtrafiken, liksom biltrafiken, kan få framkomlighetsproblem på vissa stråk. Redan idag finns det kapacitetsproblem i stråket mellan resecentrum och Finnslätten. Bland annat är tunneln (Pilgatan) under järnvägen samt korsning Pilgatan/Björnövägen flaskhalsar.

Bristande tvärgående koppling med kollektivtrafik

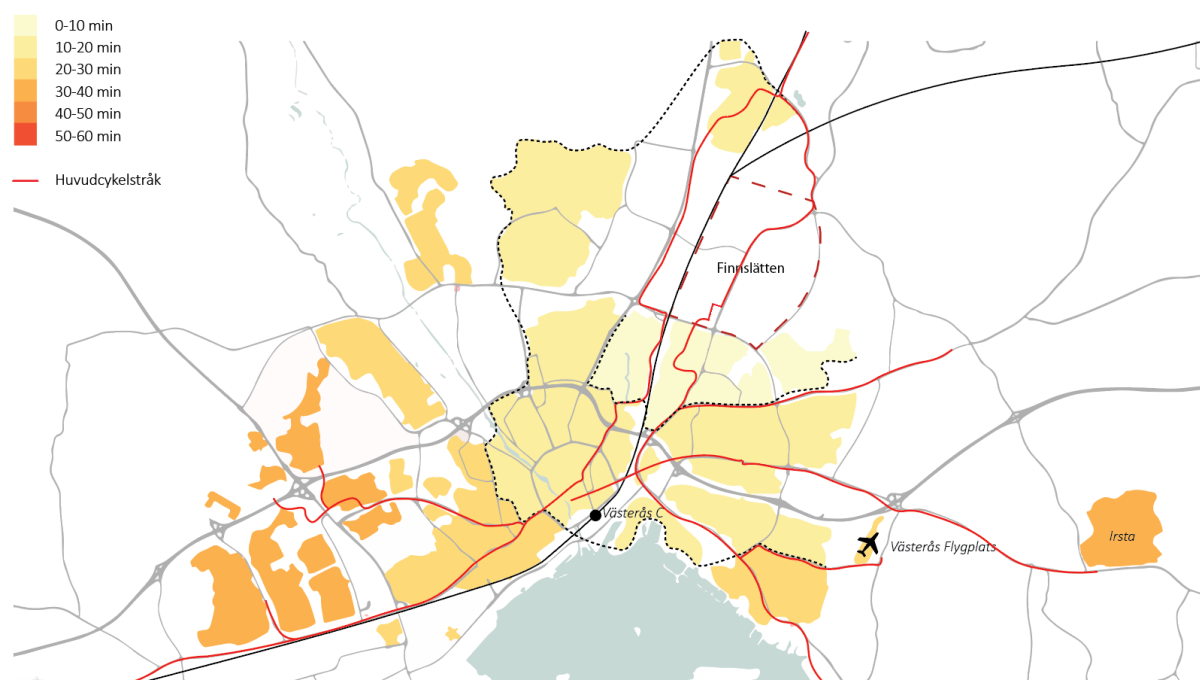
Det finns idag en avsaknad och ett behov av tvärförbindelse med buss. Befintliga linjer ger endast möjlighet att resa med byte i Västerås resecentrum som ensam kollektivtrafiknod till Finnslätten vilket ger långa restider för tvärgående målpunkter. En tvärförbindelse för kollektivtrafik hade medfört bättre restider från bostadsområden till Finnslätten som exempelvis Gryta.

Behov av tidseffektiv koppling mellan MDU:s olika campus

Bristande kollektivtrafikkoppling med dålig restidskvot mellan MDU och Finnslätten. MDU planerar att etablera en del verksamhet på Finnslätten vilket innebär att studenter och forskare kommer att behöva transport till och från området från det nuvarande campus vid Högscoleplan 1.

3. Behov av attraktivare och kortare restid ur ett lokalt cykeltrafikperspektiv

Det finns ett generellt behov av att säkerställa snabba, trafiksäkra och trygga cykelstråk till och från Finnslätten. Se *Figur 31* för restider för cykeltrafiken och viktiga huvudcykelstråk till och från området.



Figur 31. Restider för cykeltrafiken och huvudcykelstråk i Västerås kopplat till Finnslätten.

Huvudcykelstråk till Mälarporsområdet/Västerås resecentrum

Det saknas länkar för att uppnå cykelstråk med hög framkomlighet i relationen Finnslätten-Västerås resecentrum. Det finns behov av en gen och snabb cykelkoppling mellan resecentrum och Finnslätten. Cykel är idag inte ett konkurrenskraftigt alternativ mot exempelvis bil till Finnslätten.

Bristande tvärgående koppling med cykeltrafik

Det finns behov av ett tvärgående cykelstråk med hög framkomlighet för att knyta samman Västerås norra bostadsområden med Finnslätten. Exempelvis har näringslivet en del anställda från Rönnby/Gryta där många tar bilen till Finnslätten idag. För att inte anställda ska behöva ta bilen, utan i stället cykla till Finnslätten behöver nya cykelkopplingar möjliggöras.

Ogent cykelnät och övriga brister kopplat till cykelinfrastrukturen

Det finns en avsaknad av gena cykelstråk till Finnslätten idag som exempelvis en gång- och cykelbana på Lugna gatan söder om området och vissa trafiksäkra cykelpassager till och från anslutningarna till Finnslätten som exempelvis korsningen Norrleden/Lugna gatan. Det finns även en viss upplevd otrygghet på vissa cykelbanor till området (framför allt i de planfria passagerna).

Det finns även behov av en långsgående gång- och cykelbana samt en säker gång- och cykelanslutning över Tillbergaleden samt ett behov av gång- och cykeltrafik in från Tillberaleden (ex Lundaleden).

4. Framtida kapacitetsbrist på Norrleden och Österleden (även tung trafik)

Det finns ett behov av kapacitetshöjningar på Norrleden och Österleden med tillhörande korsningar. Idag uppstår trafikköer in och ut från området vid rusningstrafik. Mer omfattande pendlingsflöden kommer sannolikt att innebära en förhöjd risk för kapacitetsproblem på Norrleden och Österleden. Även andra anslutningsvägar från Stockholm riskerar överbelastning vid stor andel bilpendling. Korsningar till och från området kommer få större belastning av biltrafik och kan nå kapacitetstaket om befintlig infrastruktur behålls.

5. Olycksdrabbade korsningar

- Korsning Lugna gatan/Tillbergaleden/Badelundavägen är idag en olycksdrabbad korsning. Enligt en trafiksäkerhetsanalys av Trafikverket finns det flera indikationer på att trafiksäkerheten i korsningen är låg (Trafikverket, 2022).
- Korsning Norrleden/Lugna gatan har konstaterats vara en osäker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Många olyckor har inrapporterats mellan bland annat cykel och motorfordon – däribland många allvarliga olyckor. Berörda gator ingår i huvudnätet för biltrafik. Korsningen består av en cirkulationsplats och är byggd efter äldre utformningsstandard med breda körbanor samt att de har flera körfält i till- och frånfarter. Därför blir övergångsställena långa och bedöms osäkra för oskyddade trafikanter att passera. Även tillgängligheten kan konstateras vara låg på grund av korsningens utformning vilket främst påverkar gång- och cykeltrafiken negativt med hänsyn till korsningsbehov.
- Nordanbymotet har också konstaterats vara en osäker plats i Västerås med många upphinnandeolyckor. Korsningen ligger i det övergripande huvudnätet med riksväg 56 som genomgående väg. Samtliga gång- och cykelpassager i korsningen är planskilda. Korsningen, som är en cirkulationsplats, har en utformning enligt äldre utformningsriktlinjer med framför allt generösa tillfarter vilket kan medföra höga hastigheter in i cirkulationen. Problematiken gällande framkomlighet och trafiksäkerhet på riksväg 56 behandlas inte vidare i åtgärdsvalsstudien då arbete i stället sker i parallella utredningar.

6. Smitväg på Badelundavägen

Godstrafik österifrån väljer ofta att gena via Badelundavägen, en väg som inte lämpar sig för godstrafik och ansluter till den olycksdrabbade korsningen Tillbergaleden/Lundaleden. Badelundavägen är inte anpassad för den mängden genomfartstrafik då den står i konflikt med den kultur- och naturmiljö som finns där idag. Även boende längs vägen har klagat på den stora mängd godstrafik som passerar. Badelundavägen skulle därför behöva upphöra som väg för gods mellan E18 -Finnslätten (motet i Irsta/Anundshög). Hastigheterna skulle behöva dämpas mellan Anundshög och Tillbergaleden så att

en god trafikmiljö kan åstadkommas då vägen skär genom ett historiskt viktigt område och där Anundshög är ett viktigt besöksmål.

7. Behov av bättre transporter och koppling till Västerås hamn

Regionen och kommunen verkar för en ökad sjöfart. Det finns därför ett behov att säkerställa framkomlighet för specialtransporter mellan hamnen och Finnslätten.

8. Kapacitetsproblematik som konsekvens av ökad godstrafik till området

Dagens infrastruktur och system möjliggör endast godstrafik på väg. Det finns ett behov av att utveckla infrastrukturen kopplat till godstransporter till och från området. Framför allt för att möta hållbarhetsmålen men dessutom för att öka kapaciteten eller minska belastningen från godstrafiken i synnerhet då mängden godstrafik tros komma att öka markant till och från området i framtiden.

9. Behov av säkerställd anslutning av godstrafik till området

Det finns ett generellt behov av att se över och säkerställa bra hantering och anslutning för transporter av gods och farligt gods till och från området. Det skulle exempelvis behövas en plan för farligt gods och gods i allmänhet och säkerställa god koppling till kombiterminalen på Hacksta.

10. Identifierade brister som behandlas utanför åtgärdsvalsstudie

Kapacitetsproblem på det statliga vägnätet

Trafikverket arbetar parallellt med Västerås stad och Region Västmanland med att försöka åtgärda kapacitetsbristerna på det statliga vägarna. Bristerna som har identifierats rör riksväg 56, E18 och Skallbergsmotet. På riksväg 56, vid infarten till Västerås tätort, finns det kapacitetsproblematik idag med en ökad belastning på det regionala stråket riksväg 56 Norrköping-Gävle. E18 i centrala staden har kapacitetsproblem vid rusningstid och är mycket störningskänslig. På länken mellan riksväg 56 och E18 (Skallbergsmotet) uppstår ofta köer vid rusningstrafik.

Kapacitetsproblem Västerås resecentrum

Det råder en bristande kapacitet i resecentrum där det generellt är komplicerade byten mellan tåg och buss. Det handlar bland annat om köbildning från plattform till bytespunkt vilket medför att bytet mellan tåg och buss blir mindre attraktivt. Bussterminalen och resecentrum planeras att byggas om för att bland annat åtgärda kapacitetsbristerna och behandlas därför utanför ramen för aktuell åtgärdsvalsstudie.

Behov av smarta mobilitetslösningar som en del av "last mile-mobilitet" till och från Finnslätten

Det finns generellt få möjligheter för enkla kombinationsresor till området, till exempel genom hyrcyklar och last mile-transporter från närliggande hållplatser och parkeringar. Exempelvis så ligger Finnslätten idag utanför elsparkcyklarnas tillgänglighetszon. Det finns även avsaknad av samlingsparkeringar runt Finnslätten. All framtida trafik till och från Finnslätten planeras, enligt planprogrammet, att ledas via trafikringen runt Finnslätten och samlas i samlingsparkeringar. Det finns därför ett behov av att både området och närliggande områden förses med pendlarparkeringar med tillhörande flexibla mobilitetslösningar mellan parkering och destination som exempelvis mikromobilitetsfordon, cykeldelning, shuttlebuss och så vidare.

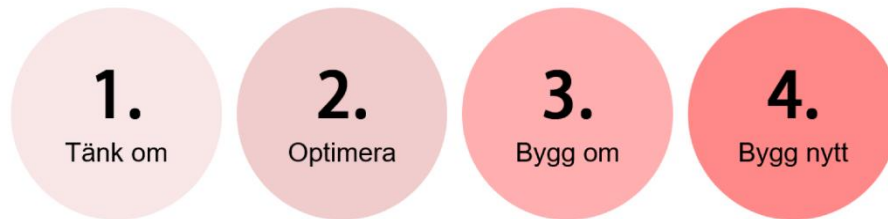
Trafikbuller från boende vid Tillbergaleden

Det förekommer höga bullernivåer enligt bullerunderlag samt inkomna klagomål på buller. Buller från tung trafik uppkommer längs hela genomfartssträckan där tung trafik ska ledas in. Brister hanteras utanför åtgärdsvalsstudie i kommunalt planeringsarbete.

3. Pröva tänkbara lösningar

3.1. Tänkbara åtgärdstyper

Utifrån de brister och behov som identifierades under tidigare fas i åtgärdsvalsstudien studeras i denna fas tänkbara åtgärder. Åtgärdsförslag har framför allt samlats in under dialog med arbetsgruppen för att sedan kompletteras och utvecklats vidare. Tänkbara åtgärdstyper inom ramen för åtgärdsvalsstudien utgår ifrån fyrstegsprincipen, se *Figur 32*.



Figur 32. Fyrstegsprincipen som tillämpas i åtgärdsvalsstudien.

1. Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som effektiviserar nyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
3. Begränsade ombyggnationer.
4. Nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Inga åtgärder enligt steg 1 och steg 2 har i processen bedömts ensamt kunna lösa bristen utan enbart bidra till förbättringar samt komplettera andra större föreslagna åtgärder. Större åtgärder (steg 3 och steg 4) har bedömts behövas för att kunna lösa de identifierade bristerna.

Åtgärderna som tagits fram inom studien är transport- och trafikslagsövergripande, det vill säga att de behandlar gång-, cykel-, kollektiv-, gods- och biltrafik. Framtagandet av tänkbara åtgärder har varit förutsättningslöst och investeringskostnad har i ett första skede ej utgjort en begränsning för vilka åtgärder som kan föreslås. I *avsnitt 3.2* beskrivs de åtgärder som har studerats inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie utifrån måluppfyllelse. De åtgärder som har studerats men som studien ej går vidare med presenteras i *Bilaga 3. Bortvalda åtgärder*. Därefter redovisas den föreslagna paketeringen för de åtgärder som studien föreslår för att i nästa steg effektbedömas och kostnadsuppskattas.

3.2. Studerade åtgärder







I följande avsnitt redovisas de åtgärder som behandlats under arbetsprocessen för åtgärdsvalsstudien. Bortvalda åtgärdsförslag och motivering till bortsortering återfinns i *Bilaga 3*. Samtliga åtgärder har tagits fram för att möta de brister som identifierats inom utredningen.








De projektspecifika målen som åtgärderna syftar till att uppfylla är att ge följande:


- **Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten**
 - Regionala och lokala resor.
 - ”Hela resan”-perspektivet ska beaktas.





- **Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten**
 - Långväga och kortväga godstransporter.
 - God koppling till framtida logistikcenter på Finnsletten.


- **Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten**
 - Resor och transporter ska bidra till klimatneutralitet.
 - Yt- och resurseffektivt transportsystem.

Nr.	Mål	Brist/ behov	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Funktion	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till åtgärd</i>
1	1	1	Direkt koppling med buss mellan Arlanda och Finnslätten Åtgärden avser en direkt koppling mellan Arlanda och Finnslätten för att möjliggöra snabbare affärsresor och besöksresor till området.	1-2		Idag är restider för bil/taxi ca 30 min snabbare än för busstrafiken till Finnslätten. Det beror framför allt på att busstrafiken mellan Arlanda och Finnslätten går via Västerås resecentrum där byte krävs. Åtgärden kan exempelvis bestå av kommersiella direktbussar.
2	1,3	1,2,3	Järnvägsstation Finnslätten Åtgärden innebär en ny järnvägsstation i anslutning till Finnslätten. Syftet är att den nya järnvägsstationen ska minska restider för regionala och storregionala resor genom att erbjuda en direkt koppling till området. Åtgärden kan innebära utökat markanspråk för att tillgodose nödvändiga funktioner. Stationen ska med fördel föregås av en stationsutredning.	4		Åtgärden är starkt förankrad med åtgärd 17 . Järnvägsstationen kan etableras med separat(a) spår för uppehåll och uppställning av tåg (person och gods) och möjlighet till vändning av tåg. Ytterligare markanspråk för stationen kan tillkomma för exempelvis servicevägar, teknikbyggnader och passager.
3	1,2	1,2	BRT mellan Västerås resecentrum och Finnslätten Åtgärden innebär en ny kapacitetsstark kollektivtrafiklinje i form av BRT (Bus Rapid Transit) i befintligt gatunät mellan Västerås resecentrum och Finnslätten för att möta ett ökat resande och vara en smidig del i såväl den lokala som den regionala resan.	3-4		Åtgärden innebär en BRT i befintligt gatunät med prioritet i korsningar, dubbla bussfält, ökad turtäthet och färre hållplatslägen i befintlig gatusektion. Åtgärden kan samordnas med tidtabeller mellan tåg och buss med lättillgänglig realtidsinformation tillsammans med den nya bussterminalen.
4a	1	2	Ny tvärgående kollektivtrafiklinje (fokus framkomlighet) Åtgärden innebär ett nytt kollektivtrafikstråk för tvärgående kollektivtrafik som avser att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen från Västerås yttre bostadsområden. Den nya tvärgående kollektivtrafiklinjen ska möjliggöras som en öst-västlig direktförbindelse mellan Västerås yttre bostadsområden och Finnslätten med smidiga bytespunkter för att slippa behöva åka via Västerås resecentrum.	2-3		För de verksamma på Finnslätten som bor i Västerås ytterområden är resekvoten mot bil idag är upp mot 3-4 gånger så stor idag. Linjedragningen ska vara robust och kan innebära exempelvis ombyggnad till kollektivtrafikkörfält i korsningar med bussprioritet. Den bör även skapa goda möjligheter för snabba byten mellan regional och kommunal kollektivtrafik.
4b	1	2	Översyn och justering av kollektivtrafiklinjenät Åtgärden består i en översyn och justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät för anpassning och omdragning till Finnslätten i syfte att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen för resor till och från Finnslätten.	2		Åtgärden kan exempelvis undersöka behov och möjligheter för en omläggning av en tvärgående linje via Finnslätten och även beakta kopplingen mellan MDU och Finnslätten.
5	1,3	1,2	Trimningsåtgärder kollektivtrafikstråk mellan Västerås resecentrum och Finnslätten Åtgärden innebär trimningsåtgärder inklusive bussprioritering i korsningar för att reducera restiden för kollektivtrafiken mellan Västerås resecentrum och Finnslätten.	3		Befintliga hållplatslägen görs glesare, bussen kan ges ökad turtäthet och andra punktåtgärder kan implementeras som ökat utrymme för kollektivtrafiken och befintliga hållplatser kan ses över utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Åtgärden kan samordnas med en mindre ombyggnad av bussterminalen vid Västerås C på kort sikt för att underlätta byten innan bussterminalen byggs helt om. Kollektivtrafiken bör vidare anpassas till Finnslättns verksamma arbetstider inklusive skifttider samt samordning av tidtabeller mellan tåg och buss.

6	1	1	<p>Utökad möjlighet för mikromobilitetstjänster till, från och inom Finnslätten</p> <p>Åtgärden består i att öka tillgängligheten mellan regionala hållplatser/knutpunkter och Finnslätten med hjälp av mikromobilitetslösningar som elhyrcyklar, elsparkcyklar eller andra mikromobilitetstjänster.</p>	2		Då Finnslätten är ett mycket stort område och där de befintliga regionala busshållplatserna ligger ca 15–20 min bort (gångtid) från området kan mikromobilitetstjänster vara en del i att öka den regionala tillgängligheten till och från målpunkter i området.
7	1	1,2,3	<p>Realtidsinfo för kollektivtrafik vid hållplatser och knutpunkter</p> <p>Med realtidsinformation kan resenärer få information om var just deras buss befinner sig för att skapa en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och bidra till ett ökat resande och fler nöjda resenärer.</p>	2		Detta kan exempelvis implementeras vid viktiga knutpunkter, arbetsplatser och hållplatser med koppling till Finnslätten eller via digitala plattformar.
8	3	3	<p>Högprioriterade huvudcykelstråk</p> <p>Åtgärden innebär en utbyggnad av prioriterade huvudcykelstråk till och från Finnslätten. De nya cykelstråken ska skapa gena, trafiksäkra och trygga kopplingar med hög framkomlighet för göra det mer attraktivt att cykla till Finnslätten ur både ett lokalt och regionalt perspektiv med målet att pendlare trafikanter till och från Finnslätten ska välja cykeln framför andra alternativ.</p>	3-4		Åtgärden kan exempelvis innebära signalprioritering och grön väg i korsningar, trygghetsskapande åtgärder i passager/undergångar, nya gena cykelstråk, komplettering av saknade kopplingar, breddning samt översyn av beläggning. Kopplingar som kan vara aktuella för de nya högprioriterade cykelstråken är Västerås resecentrum och Finnslätten, Tvärgående cykelstråk som exempelvis mellan Finnslätten och Erikslund och till och från mindre tätorter utanför Västerås.
9	3	3	<p>Trimningsåtgärder cykelstråk till Finnslätten</p> <p>Åtgärden innebär en översyn och enklare åtgärder på befintliga cykelstråk för att göra cykelpendlingen till och från Finnslätten mer attraktivt. Utgångspunkten ska vara att cykelstråken ska vara heltäckande, bekväma, kontinuerliga, gena och ha en god ytstandard.</p>	2		Åtgärden kan exempelvis innebära en översyn av beläggningar, enklare trafiksäkringsåtgärder av korsningspunkter och trygghetshöja samt tillgängliggöra passager.
10	1,3	3	<p>Förbättrad cykelvägvisning till Finnslätten</p> <p>Åtgärden innebär en tydligare och mer genomgående cykelvägvisning till och från Finnslätten från viktiga målpunkter i staden samt längs huvudcykelstråk/gångstråk. Vägvisningen ska leda cyklisterna till Finnslätten via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen och hjälpa cyklisterna att orientera sig.</p>	2		Vägvisningen bör även innehålla restider och/eller avstånd.
11	1	3	<p>Förbättrat underhåll på gång- och cykelvägar</p> <p>Åtgärden innebär förbättrat underhåll på gång- och cykelvägar till Finnslätten för att öka vägarnas tillförlitlighet, i synnerhet vintertid för bra vinterväglag.</p>	1-2		Åtgärden kan innebära exempelvis bättre snöröjning, sandning och/eller sopsaltning på cykelvägarna. Drift och underhåll behöver säkras med högre driftstandard på prioriterade cykelstråk till Finnslätten.
12	3	4	<p>Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg</p> <p>Åtgärden innebär en breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg i syfte att öka robustheten och framkomligheten för samtliga trafikslag på väg.</p>	3-4		Åtgärden är inte tänkt att primärt utgöra en tänkbar lösning på uppkomna brister utan finns med som en åtgärd som blir en konsekvens om andra åtgärder inte kan genomföras. Åtgärden är ett sätt att hantera de kapacitetsproblem som kan uppkomma, generellt för biltrafik och lastbiltrafik, på grund av ökad mängd arbetsplatser på Finnslätten. Åtgärden kan underlätta

						framkomligheten för kollektivtrafiken med kombination med intelligenta transportsystem (ITS)-lösningar.
13	3	4	ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden Åtgärden innebär ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden för att öka robustheten och framkomligheten för kollektivtrafiken.	2		Åtgärden är starkt förankrad med åtgärd 4a - Ny tvärgående kollektivtrafikinje . Det kan exempelvis handla om digital styrning av utrymme som reversibla körfält som ändras vid vissa tider, trafikledningssystem med information och kövarning, antal tillgängliga parkeringsplatser vid större parkeringsplatser etcetera. Åtgärden bör föregås av en initial fördjupad utredning om vilka effekter och vilken potential ett ITS-system och andra regleringsåtgärder kan ha på aktuell sträcka.
14	3	4	ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56 Åtgärden innebär ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56 för att öka robustheten och framkomligheten för kollektivtrafiken.	2		Det kan exempelvis handla om digital styrning av utrymme som reversibla körfält som ändras vid vissa tider, trafikledningssystem med information och kövarning, antal tillgängliga parkeringsplatser vid större parkeringsplatser etcetera. Åtgärden bör föregås av en initial fördjupad utredning om vilka effekter och vilken potential ett ITS-system och andra regleringsåtgärder kan ha på aktuell sträcka.
15	3	5	Ombyggnad av korsning Badelundavägen/Tillbergaleden Större korsningsåtgärd i korsningen Badelundavägen/Tillbergaleden för att minska antalet allvarliga motorfordonsolyckor. Åtgärden kan exempelvis vara en ombyggnad till cirkulationsplats.	3		Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten i korsningen och i viss mån tillgängligheten genom bättre framkomlighet för svängande fordon.
16a	3	4	Ny knutpunkt i anslutning till järnvägsstation Finnslätten Åtgärden innebär en ny knutpunkt för hela nordöstra Västerås samt för verksamma på Finnslätten i anslutning till en ny järnvägsstation (åtgärd 2). Knutpunkten ska fungera som ett nav för att förenkla för multimodala lokala och regionala resor där ett enkelt byte mellan olika trafikslag möjliggörs.	4		Åtgärden är starkt förankrad med åtgärd 2 - Järnvägsstation Finnslätten och 4a - Ny tvärgående kollektivtrafikinje och innebär utrymme för mikromobilitetslösningar, cykelparkeringar, pendlarparkeringar, avlämningsytor, hissar, trappor och säkring av goda anslutningar till och från knutpunkten för samtliga trafikslag. Knutpunkten förläggs i strategiskt läge i anslutning till Finnslätten. Åtgärden ska med fördel föregås av en stationsutredning.
16b	3	4	Ny knutpunkt i anslutning till Finnslätten Åtgärden syftar till att förenkla för multimodala resor genom hållplatslägen för busstrafiken, mikromobilitetslösningar, parkeringsmöjligheter för cykeltrafik i syfte att öka attraktiviteten för hållbart pendlare i anslutning till Finnslätten.	4		Åtgärden är starkt förankrad med 4a - Ny tvärgående kollektivtrafikinje . Bytesnoden förläggs i strategiskt läge i anslutning till Finnslätten.

17	1	1	<p>Mobility Management-åtgärder från arbetsgivare på Finnsletten Åtgärden innebär Mobility Management-åtgärder och verktyg som arbetsgivare på Finnsletten kan använda sig av för att främja hållbara och verksamma transporter till och från Finnsletten.</p>	1	→	<p>Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. På Finnsletten finns det stor potential till olika MM-åtgärder som exempelvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stötta cykelresor genom att sätta upp en servicestation (pumpa däck, vattenslang mm), anlägga fler cykelställ med tak och bra möjlighet att låsa fast cykeln eller erbjuda låncyklar och cykelkärror. - Grön arbetsgivare kampanj med klimatväxling, resepolicy eller distansarbete - Subventionerade regionala eller lokala resor med tåg eller lokalbuss - Erbjudna poolbilar för tjänsteresor - Erbjudna periodbiljett som förmån
18	1	1	<p>Mobilitet som tjänst Åtgärden handlar om att göra det enklare att kombinera olika färdmedel för att få människor att resa mer hållbart. Enkelheten ligger i att, med hjälp av exempelvis resplus-system, samla betalning och planering på ett ställe vid kombinationsresor.</p>	1	→	<p>Exempelvis kan det göras via resplus-system eller liknande. Kombinerad mobilitet är något som fastighetsägare, näringsliv och bostadsrättsföreningar kan använda för att få ner sina parkeringstal och för att öka servicen till fler boende.</p>
19	2	7,8,9	<p>Möjliggöra för godsanslutning Åtgärden innebär att säkerställa planering för att möjliggöra för framtida godsanslutning på järnväg i arbete med detaljplan och fördjupad översiktsplan på östra respektive västra sidan om järnvägen vid Finnsletten. Åtgärden syftar således till att möjliggöra för framtida hållbara transporter med gods på järnväg.</p>	2		<p>Åtgärden ska vara med som förutsättning för åtgärd 2 - Järnvägsstation Finnsletten där det förslag som utreds ska tillåta framtida godsanslutning till systemet.</p>
20	2	6	<p>Minskad genomfartstrafik på Badelundavägen Åtgärden innebär åtgärder för minskad genomfartstrafik på Badelundavägen i syfte att rikta gods- och persontrafik till och från Finnsletten till bättre lämpade vägar.</p>	2-3		<p>Idag är Badelundavägen belastad från både tung trafik och persontrafik som använder vägen som genomfart mellan Finnsletten och E18 och vid utveckling av Finnsletten riskerar problematiken bli ännu större. Vägen är dessutom inte rätt dimensionerad för detta. Åtgärden kan innebära en ändrad vägfunktion för Badelundavägen från väg av regional betydelse till lokalväg för primärt lokal trafikförsörjning, fysiska hastighetsdämpande åtgärder eller påverkansåtgärder för berörda aktörer.</p>
21	2	8	<p>Säkrad väganslutning till logistikcenter Åtgärden innebär att bevaka och säkra framkomligheten för gods i stråken som redan finns samt att inte bygga bort möjligheter för godstrafiken.</p>	2-3		<p>Åtgärden innebär att säkerställa goda anslutningar för godstrafiken detaljplanearbetet.</p>
22	2	6	<p>Tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten Åtgärden innebär ny tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten längs anslutande godsstråk.</p>	2		<p>Åtgärden avser att utgöra en förstärkande åtgärd för att nyttja befintligt trafiknät mer effektivt.</p>

23	2	8	Dialog med transportföretagen Åtgärden innebär att föra dialog med transportföretagen om logistik- och ruttplanering med syfte att försöka styra godstrafiken till mindre trafikerade tider.	2-3		Dialog med transportföretagen är viktigt för att bidra till att nyttja befintligt trafiknät mer effektivt.
----	---	---	--	-----	---	--

3.3. Åtgärdspaket och målanalys

Åtgärderna, se *avsnitt 3.2 Studerade åtgärder*, har av arbetsgruppen sammanställts i fem olika övergripande åtgärdspaket med olika inriktningar. Paketerna har utformats så att åtgärderna tillsammans i respektive åtgärdspaket ska bidra till att lösa identifierade brister och behov och möta de projektspecifika målen. Åtgärdspaketens ingående åtgärder bidrar tillsammans till den totala måluppfyllelsen av åtgärdsvalsstudiens mål. Bortvalda åtgärdsförslag och motivering till bortsortering återfinns i *Bilaga 3*.

Nedan redovisas de studerade åtgärdspaketerna grupperade efter de fem övergripande åtgärdspaketerna:

- Kollektivtrafikpaket (jämförbara paket)
 - Paket A – Trimningsåtgärder.
 - Paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT.
 - Paket C – Järnvägsstation.
- Godspaket (fristående paket)
 - Paket D – Godsåtgärder.
- Cykelpaket (jämförbara paket)
 - Paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik.
 - Paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik.
- Övrigt paket (fristående paket)
 - Paket F – Allmänna åtgärder
- Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg.

Grov kostnadsindikation

Kostnaden som anges för respektive studerat åtgärdspaket är sammanställt utifrån de grova kostnadsindikationer (GKI) som har tagits fram inom ramen för åtgärdsvalsstudien. Kostnaden anges i prisnivå 2020–06 och anges i ett spann som inkluderar standardavvikelsen (30 %) uppåt. Standardavvikelsen neråt har ej inkluderats då det ej bedömts realistiskt att grundkostnaden i kostnadsberäkningen skulle understigas med 30 %. Den angivna kostnaden inkluderar byggherrekostnader.

Kollektivtrafikpaket

Om paketen: Tre paket (A-C) med inriktning på kollektivtrafik har tagits fram i syfte att öka tillgängligheten till Finnslätten. Paketen består av olika kombinationer av åtgärder av varierande storlek. Dessa ska bedömas och jämföras i samlade effektbedömningar. Paket A kan kombineras med paket B eller C, däremot kan paket B och C inte kombineras med varandra. Samtliga paket går att kombinera med övriga paket i åtgärdsvalsstudien.

Paket A – Trimningsåtgärder: 4 300 – 5 600 tkr

Åtgärdspaketet syftar till att öka tillgängligheten till Finnslätten genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för busstrafik. Paketet fungerar som ett baspaket för kollektivtrafikåtgärder. Paketet redovisas i *Tabell 7*.

Tabell 7. Åtgärder som ingår i paket A. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten
2	4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät	2	1	0	1
1,2	5. Trimningsåtgärder kollektivtrafikstråk till Finnslätten	3	1	0	1
1,2,3	7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter	2	1	0	0
4	16b. Ny knutpunkt i anslutning till Finnslätten	4	1	0	1
1	18. Mobilitet som tjänst	1	1	0	0
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

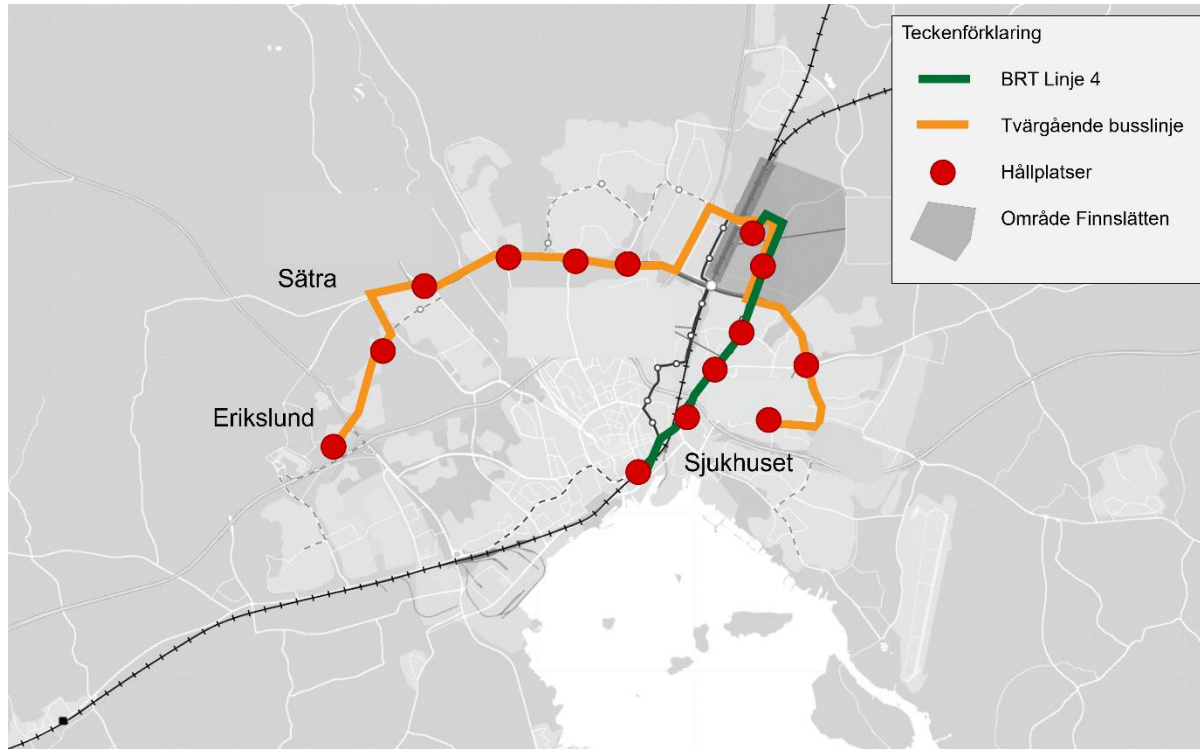
Paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT: 34 900 – 45 400 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finns slätten genom nya kapacitetsstarka stråk för kollektivtrafik. Åtgärderna ska öka såväl den lokala som den regionala tillgängligheten till och från Finns slätten, främst genom en ny BRT-linje och nya tvärgående stråk. Paketet redovisas i *Tabell 8*.

Tabell 8. Åtgärder som ingår i paket B. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finns slätten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finns slätten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finns slätten
1,2	3. BRT mellan Västerås resecentrum och Finns slätten	3-4	1	0	1
1	4a. Ny tvärgående kollektivtrafiklinje	2-3	1	0	1
1	4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät	2	1	0	1
1,2,3	7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter	2	1	0	0
4	16b. Ny knutpunkt i anslutning till Finns slätten	4	1	0	1
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

Utredningen har även studerat ett paket med spårväg i samma sträckning som den tänkta BRT-linjen men paketet har avskrivits under arbetsprocessens gång. Spårvägs lösningen ger en marginellt ökad nytta jämfört med BRT-lösningen men kostnaden är väsentligt mycket högre på grund av att det innebär mer omfattande ombyggnad av gata och nyanläggning av spår. Dessutom tillkommer planskilda korsningar för spårvägen vid Norrleden och vid järnvägen i höjd med Pilgatan. Utöver det kan nämnas att spårvägen i detta fall sågs som en utbyggnad av en enskild linje vilket ger begränsad nytta. Kostnaden för spårvägen är översiktligt bedömd och erfarenheter från andra städer visar att den kan variera mycket beroende på om den anläggs i eller bredvid gata eller om den går på egen banvall med planskilda korsningar. I *Figur 33* redovisas sträckning för BRT samt tvärgående busslinje.



Figur 33. Sträckning för BRT samt tvärgående busslinje (paket B).

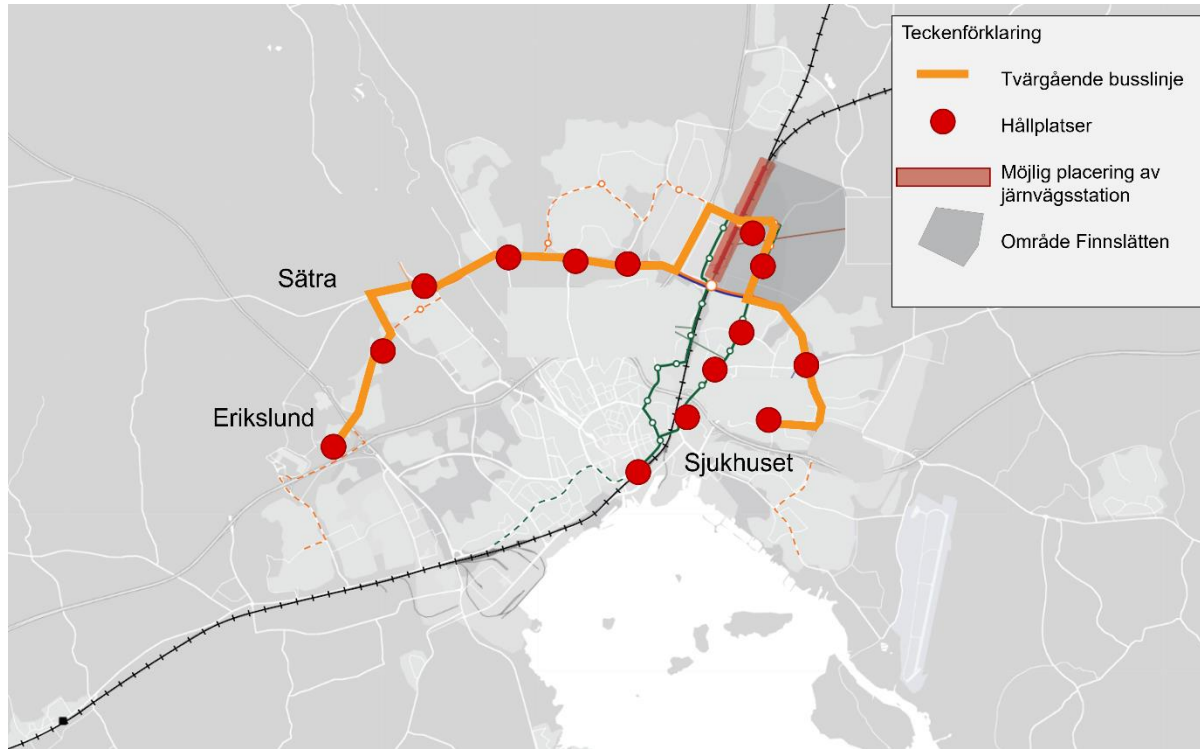
Paket C – Järnvägsstation: 359 300 – 467 100 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnslätten med en ny järnvägsstation som ska fungera som en knutpunkt för hela nordöstra Västerås. Järnvägsstationen kompletteras med nya kapacitetsstarka stråk för kollektivtrafik. Åtgärder ska öka såväl den lokala som den regionala tillgängligheten till och från Finnslätten. Paketet redovisas i *Tabell 9*.

Tabell 9. Åtgärder som ingår i paket C. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten
1,2,3	2. Järnvägsstation med bytespunkt på Finnslätten	4	1	0	1
1	4a. Ny tvärgående kollektivtrafiklinje	2-3	1	0	1
1	4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät	2	1	0	1
1,2,3	7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter	2	1	0	0
4	16a. Ny knutpunkt i anslutning till Finnslätten	4	1	0	1
1	18. Kombinerad mobilitet (MAAS)	1	1	0	1
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

I utredningen har även ett paket innehållande en kombination av järnvägsstation och BRT studerats. Paketet har avskrivits under arbetsprocessens gång då paket B och paket C var för sig löser bristerna och behoven och att det därmed blir överflödigt med ett samlat paket som innehåller både järnvägsstation och BRT. I *Figur 34* redovisas sträckning för tvärgående busslinje samt möjlig placering av järnvägsstation.



Figur 34. Sträckning för tvärgående busslinje samt möjlig placering av järnvägsstation (paket C).

Godspaket

Om paketet: Paketet innehåller främst åtgärder för godstrafik på landsväg. Föreslagna åtgärder för godstrafik på järnväg omfattar planeringsåtgärder för att möjliggöra och framför allt inte omöjliggöra för framtida spåranslutning till terminal eller verksamheter i området. Åtgärdspaketet ska säkra tillgängligheten till Finnsletten för befintliga och framtida godsflöden.

Paket D – Godsåtgärder: 500 – 650 tkr

Åtgärdspaketet syftar till att säkerställa en god planering av anslutningarna till området i planarbete och i dialog med transportföretagen. Åtgärdspaketet ska skapa god tillgänglighet och funktion för regionala och lokala transporter (väg) till och från området på de vägar som är lämpligast med hänsyn till trafiknät och omgivning. Paketet redovisas i *Tabell 10*.

Tabell 10. Åtgärder som ingår i paket D. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
7,8,9	19. Möjliggöra för godsanslutning	2	0	1	1
6	20. Minskad genomfartstrafik på Badelundavägen	2-3	0	1	0
8	21. Säkrad väkanslutning till logistikcenter	2-3	0	1	0
6	22. Tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten	2	0	1	0
8	23. Dialog med transportföretagen	2-3	0	1	0
Måluppfyllnad för hela paketet			0	1	0

Om godsets framtid: Den framtida utvecklingen för godstransporter, på framför allt järnväg, är idag svårbedömd där både marknaden och områdets potentiella utveckling är svåra att förutsäga. I de genomförda trafikanalyserna i åtgärdsvalsstudien är godstrafiken därför inlagda enligt Trafikverkets prognos (nuvarande utveckling). Fortsatt dialog kring godstrafikens utveckling i Västerås mellan staden och Trafikverket blir viktig för att följa upp utveckling och eventuellt starta särskild utredning på gods. Denna fråga kan hållas vid liv tillsammans med dialog kring utveckling av E18/riksväg 56.

Cykelpaket

Om paketen: Två paket med inriktning på cykel har tagits fram i syfte till att öka tillgängligheten till Finnsletten. Paketen består av olika kombinationer av åtgärder av varierande storlek. Paket E1 och E2 är jämförbara med varandra och det är därför inte nödvändigt att genomföra båda åtgärdspekten. Däremot kan paketen genomföras med olika tidsperspektiv i åtanke. Båda paketen kan kombineras med övriga paket i åtgärdsvalsstudien.

Paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik: 18 600 – 24 100 tkr

Åtgärdspekten syftar till att öka tillgängligheten till Finnsletten genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för cykeltrafiken. Paketet fungerar som ett baspaket för cykelåtgärder med fokus på trimning i befintligt stråk och åtgärdande av saknade länkar. Paketet redovisas i *Tabell 11*.

Tabell 11. Åtgärder som ingår i paket E1. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
3	9. Trimningsåtgärder cykelstråk till Finnsletten	2	1	0	1
3	10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnsletten	2	1	0	0
3	11. Förbättrat underhåll på gång- och cykelvägar	1-2	1	0	1
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

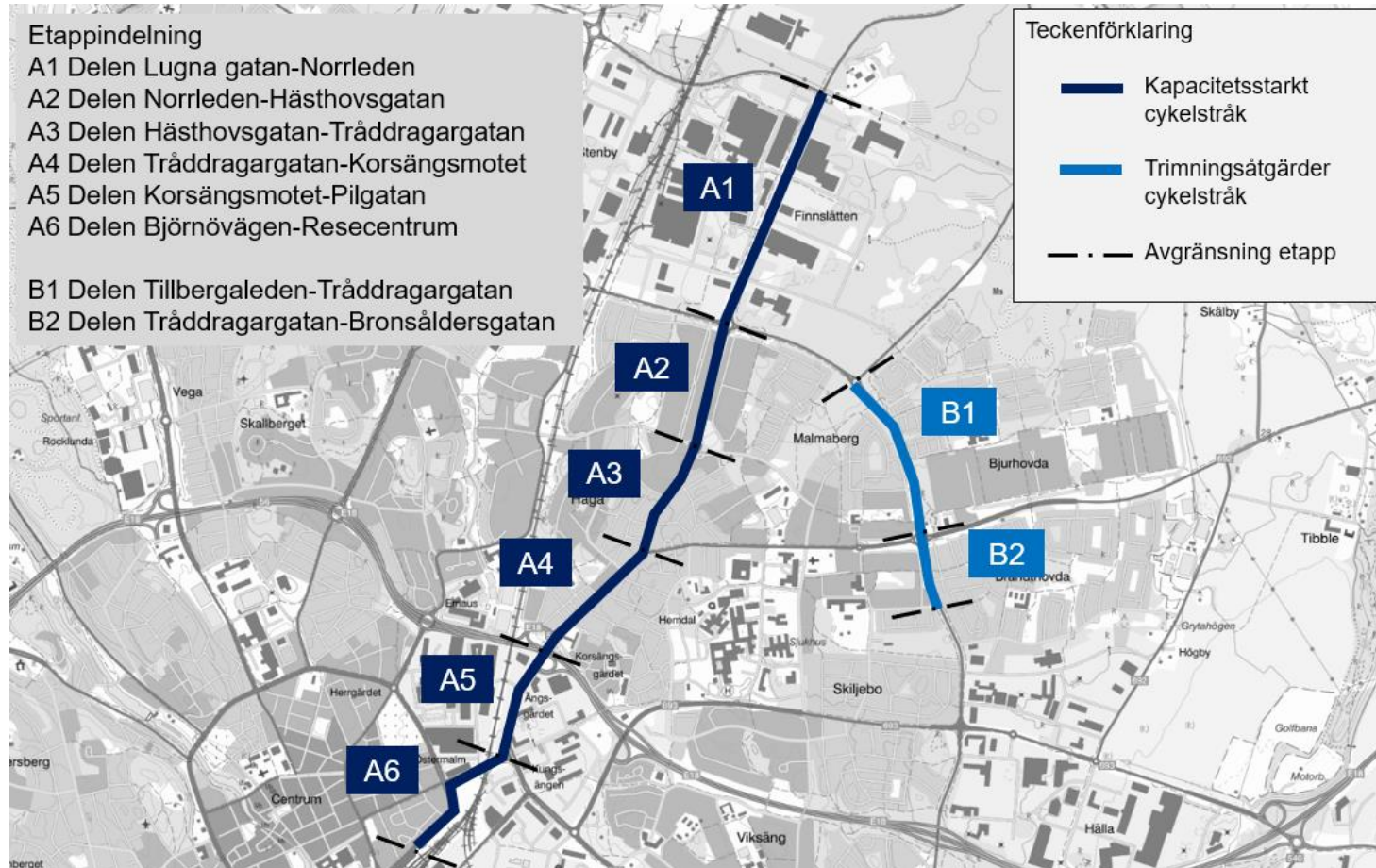
Paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik: 83 300 – 108 300 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnsletten genom nya kapacitetsstarka cykelstråk tillsammans med andra åtgärder för ökad tillgänglighet för cykeltrafiken till Finnsletten. Cykelstråken ska ha god utformningsstandard vilket kräver breddning och översyn av beläggning på flera sträckor. Detta innebär i sin tur stora ombyggnationer i befintlig gatubyggnad. Fokus för de högprioriterade stråken är trygga passager och prioritet i korsningspunkter. Åtgärdena har begränsats och omfattar inte planskilda korsningar med huvudnätet för biltrafik. Orsaken till det är att det skulle innebära mycket omfattande ombyggnader vid bland annat Norrleden och vid E18. Vid E18 är det också byggnadstekniskt svårt att anlägga en gång- och cykelväg i en gen sträckning. Paketet redovisas i *Tabell 12*.

Tabell 12. Åtgärder som ingår i paket E2. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
3	8. Högprioriterade huvudcykelstråk	3-4	1	0	1
3	10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnsletten	2	1	0	0
3	11. Förbättrat underhåll på gång- och cykelvägar	1-2	1	0	1
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

Översiktskarta över lokalisering av föreslagna åtgärder för cykel illustreras i *Figur 36*. Figuren visar på förslag till etappindelning för att underlätta planeringen av utbyggnaden med hänsyn till övrig cykelplanering och gatuombyggnader längs de aktuella stråken.



Figur 36. Föreslagna åtgärder för paket E2.

Övrigt paket

Om paketet: Åtgärdspaketet innehålla fristående åtgärder som kan komplettera övriga paket i åtgärdsvalsstudien. Paketet är fristående och ej jämförbar med övriga paket. Paketet redovisas i *Tabell 13*.

Paket F – Allmänna åtgärder: 22 600 – 29 300 tkr

Tabell 13. Åtgärder som ingår i paket F. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
1	1. Direkt koppling med buss mellan Arlanda och Finnsletten	1-2	1	0	1
1	6. Utökad möjlighet för mikromobilitetstjänster till, från och inom Finnsletten	2	1	0	1
4	13. ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden	2	1	0	1
4	14. ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56	2	1	0	1
5	15. Ombyggnad av korsning Badelundavägen/Tillbergaleden*	3	0	0	-1
1	17. Mobility Management-åtgärder från arbetsgivare på Finnsletten	1	1	0	1
Måluppfyllnad för hela paketet			1	0	1

*Trots låg måluppfyllelse kvarstår åtgärden då denna bedöms viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt och för att uppfylla funktionen som en trafiksäker korsning.

Åtgärd 12

Om paketet: Åtgärden studeras i ett separat paket då den inte är tänkt att primärt utgöra en tänkbar lösning på uppkomna brister utan finns med som en åtgärd som kan vara nästa steg om andra lösningar för kollektivtrafik inte får tillräcklig effekt. Åtgärden är ett sätt att hantera de kapacitetsproblem som kan uppkomma, generellt för motorfordonstrafik, på grund av ökad mängd arbetsplatser i Finnsletten.

Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg: 176 600 – 229 500 tkr

Åtgärden syftar till en breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg i syfte att öka robustheten och framkomligheten för samtliga trafikslag på väg. Paketet redovisas i *Tabell 14*.

Tabell 14. Åtgärd 12. Målbedömning görs genom 1=positiv riktning, 0=neutral riktning, -1=negativ riktning.

Brist	Åtgärd	Steg	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
4	12. Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg	3-4	1	0	-1

3.3.1. Analyser kopplade till åtgärds paket B och C

3.3.1.1. Analys av persontransporter med föreslagna åtgärder

Analysen är en fortsättning på den Sampersanalys som har presenterats under avsnitt 2.4.1.1 *Analys av persontransporter*.

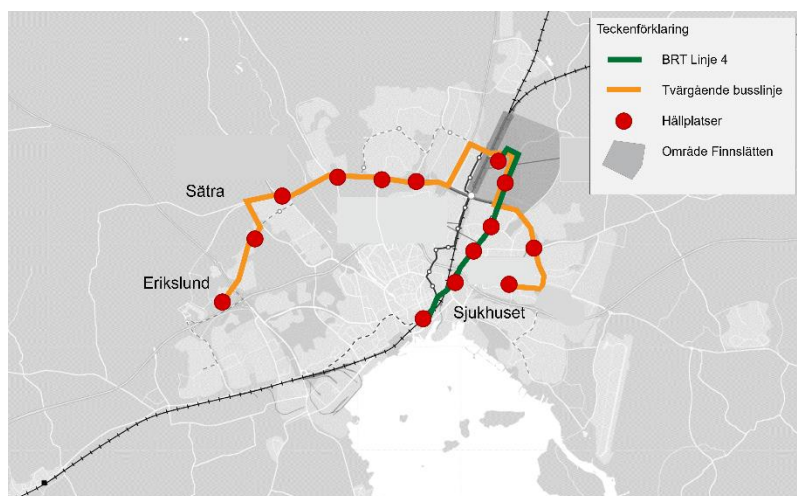
Inför den fortsatta analysen gjordes en justering av scenarierna, se *Tabell 15*. Scenarierna är justerade för att bättre representera utvecklingen av antalet verksamma specifikt för området Finnslätten. Huvudanalysen är justerad så att alla tillkommande arbetstillfällen i Västerås är förlagda i Finnslätten, totalt 15 000 arbetsplatser. Känslighetsanalysen är vald efter Västerås stads markanvändning men med 20 000 arbetsplatser i Finnslätten.

Tabell 15. Studerade scenarier del 2, Sampersanalys (WSP 2022).

	Benämning	Scenarion	Befolkning Västerås	Arbetsplatser Västerås	Arbetsplatser Finnslätten
Huvudanalys	Jämförelsealternativ (JA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 15 000 arbetsplatser i Finnslätten (endast omfördelning)	179 000	83 300 (+11 500)	15 600
	Utredningsalternativ (UA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 15 000 arbetsplatser i Finnslätten (endast omfördelning) + åtgärder	179 000	83 300 (+11 500)	15 600
Känslighetsanalys	Jämförelsealternativ (JA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnslätten	204 500	102 400 (+30 600)	20 000
	Utredningsalternativ (UA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnslätten + åtgärder	204 500	102 400 (+30 600)	20 000

3.3.1.2. BRT och tvärgående busslinje (Sampersanalys)

Utredningsalternativet innehåller åtgärder tillhörande *paket B - Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT*; BRT mellan Västerås resecentrum och Finnslätten och ny tvärgående kollektivtrafiklinje mellan Erikslund (västra Västerås) och Sjukhuset (östra Västerås) via Finnslätten, se *Figur 37*.



Figur 37. Åtgärder som studerats i Sampersanalysen.

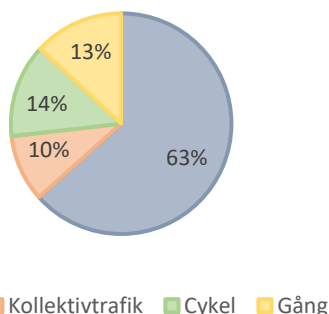
Prognosår 2040 med 15 000 arbetsplatser på Finnslätten + åtgärder

I *Tabell 16* och *Figur 38* redovisas huvudanalysens utredningsalternativ. Där det för linje 4 på sträckan mellan Resecentrum och Finnslätten är 6 828 resor per dygn totalt i båda riktningarna. Tvärlinjen har totalt 2 297 påstigande per dygn i båda riktningarna. Totalt antal kollektivtrafikresor till och från Finnslätten är då 2 991 vilket motsvarar 10% av totala andelen resande. Färdmedelsandelen för bil uppgår till 63%, cykel till 14% och gång till 13%.

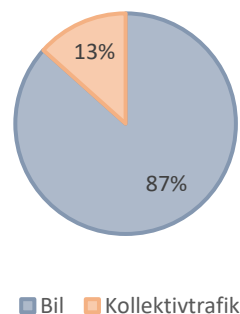
Tabell 16. Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (åmd) för UA (WSP, 2022).

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	781	93%	0	0%	55	7%	0	0%	836	3%
Västerås tätort	10 125	54%	1 252	7%	3 584	19%	3 705	20%	18 666	61%
Övriga Västerås kommun	4 713	79%	452	8%	537	9%	295	5%	5 996	20%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	715	78%	206	22%	0	0%	0	0%	921	3%
Eskilstuna	422	63%	246	37%	0	0%	0	0%	668	2%
Sala	425	83%	87	17%	0	0%	0	0%	513	2%
Enköping	535	78%	147	22%	0	0%	0	0%	683	2%
Övriga Uppsala län	277	73%	103	27%	0	0%	0	0%	379	1%
Stockholms län	461	65%	248	35%	0	0%	0	0%	709	2%
Övriga Södermanland	130	79%	34	21%	0	0%	0	0%	164	1%
Örebro län	149	70%	65	30%	0	0%	0	0%	214	1%
Övriga Västmanland	325	79%	88	21%	0	0%	0	0%	413	1%
Övriga Samm	273	81%	63	19%	0	0%	0	0%	336	1%
Totalt	19 331	63%	2 991	10%	4 177	14%	4 000	13%	30 498	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



Figur 38. Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för UA (WSP, 2022).

I huvudanalysens tidigare framtagna jämförelsealternativ, se *avsnitt 2.4.1.1*, är det för linje 4 på sträckan mellan Resecentrum och Finnslätten 6 287 resor per dygn, totalt i båda riktningarna. Totalt antal kollektivtrafikresor till och från Finnslätten är då 2 542 vilket motsvarar 8% av totala andelen resande.

Resultat av flödeskillnaden för kollektivtrafiken mellan JA och UA i huvudanalysen illustreras i *Figur 39*. Figuren visar en ökning i och med den nya tvärlinjen, och en minskning på de busslinjer som går från Resecentrum ut mot områdena längs tvärlinjen. Tidigare har resenärerna varit tvungna att åka via Resecentrum till Finnslätten, medan de nu kan åka direkt mellan västra och östra Västerås med tvärlinjen. På linje 4 mellan Resecentrum och Finnslätten ses både en flödesökning och en

flödesminskning på sträckan, vilket förklaras av nya och borttagna hållplatser. Även tågresandet har ökat något.



Figur 39. Skillnad i kollektivtrafikflöden mellan UA och JA. Rött visar en flödesökning och grönt en flödesminskning (WSP, 2022).

Prognosår 2040 med kommunens markanvändning och 20 000 arbetsplatser på Finsslätten + åtgärder

I känslighetsanalysens tidigare framtagna jämförelsealternativ, se *avsnitt 2.4.1.1*, är det för linje 4 på sträckan mellan Resecentrum och Finsslätten 7 801 resor per dygn, totalt i båda riktningarna.

I känslighetsanalysens utredningsalternativ är det för linje 4 på sträckan mellan Resecentrum och Finsslätten i stället 8 843 resor per dygn, totalt i båda riktningarna. Tvärlinjen har totalt 2 478 påstigande per dygn i båda riktningarna. I *Tabell 17* och *Figur 40* redovisas att totalt antal kollektivtrafikresor till och från Finsslätten är 5 449 vilket motsvarar 13% av totala andelen resande.

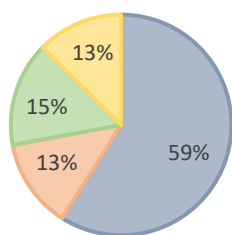
Ökningen av resandet på linje 4 är förhållandevis måttligt och det kan delvis förklaras av att resenärer flyttar över till den nya tvärlinjen eftersom den i vissa relationer har markant kortare restid. Utredningen har inte analyserat övriga linjer i kollektivtrafiknätet.

I analysen visas sammantaget att åtgärderna ger effekt på resandet i såväl huvudanalysen som känslighetsanalysen. För mer ingående analys av färdmedelsfördelning med mera, se *Bilaga 1. Trafikanalys – Analys av persontransporter (Sampersanalys)*.

Tabell 17. Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnlätten (åmd) för UA (WSP, 2022).

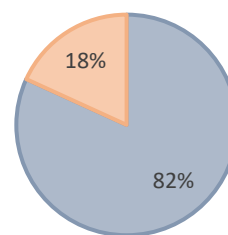
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnlätten	1 451	94%	0	0%	95	6%	0	0%	1 547	4%
Västerås tätort	12 060	49%	2 135	9%	5 493	22%	4 857	20%	24 544	59%
Övriga Västerås kommun	5 892	76%	714	9%	755	10%	396	5%	7 758	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	967	72%	385	28%	1	0%	0	0%	1 353	3%
Eskilstuna	594	54%	505	46%	0	0%	0	0%	1 098	3%
Sala	601	79%	163	21%	0	0%	0	0%	764	2%
Enköping	764	72%	302	28%	1	0%	0	0%	1 067	3%
Övriga Uppsala län	413	64%	230	36%	0	0%	0	0%	642	2%
Stockholms län	576	53%	515	47%	0	0%	0	0%	1 090	3%
Övriga Södermanland	190	72%	74	28%	0	0%	0	0%	264	1%
Örebro län	212	59%	149	41%	0	0%	0	0%	362	1%
Övriga Västmanland	441	73%	162	27%	1	0%	0	0%	603	1%
Övriga Samm	347	75%	114	25%	0	0%	0	0%	461	1%
Totalt	24 507	59%	5 449	13%	6 345	15%	5 253	13%	41 554	100%

Färdmedelsfördelning Finnlätten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 40. Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnlätten för UA (WSP, 2022).

3.3.1.3. *Analys av järnvägsstation Finnslätten*

Syftet med analysen är att överskådligt undersöka vilka restidseffekter en station i Finnslätten skulle ha för resenärer med tåg som ska till eller från Finnslätten och resenärer med tåg med andra målpunkter än Finnslätten. Detta används sedan för att göra en grov bedömning av hur stort nyttjandet av en station vid Finnslätten behöver vara för att den positiva nyttan ska överstiga den negativa nyttan som en ny järnvägsstation genererar för resenärer med andra målpunkter. Det har gjorts genom att undersöka vilka restidseffekter en station i Finnslätten skulle ha. Nyttan beror också på hur många tåg som stannar vid stationen varje dag. På sträckan Västerås resecentrum och Västerås Norra passerar i nuläget cirka 90 persontåg om dagen, dels på linjen Västerås-Stockholm, dels Västerås-Sala.

Analysen redovisas i sin helhet i *Bilaga 4. PM Restidseffekter av en station på Finnslätten*.

En station vid Finnslätten skulle påverka restiden för resenärer som ska till eller från området positivt. Samtidigt påverkas restiden för alla resenärer som inte kliver på eller av vid Finnslätten negativt på grund av nytt uppehåll för resandeutbyte, medräknat acceleration och retardation vid stationen. Jämförelser har därmed gjorts för hur högt resandeutbytet vid Finnslätten måste vara för att dessa resenärers nytta ska väga upp den negativa effekten ett extra stopp innebär för övriga resenärer.

Resandeflödet på sträckan mellan Västerås C och Västerås Norra förväntas vara 9 758 000 per år 2040. För att stationen ska börja göra nytta krävs olika antal resenärer beroende på hur många tåg som gör uppehåll på stationen. Om samtliga persontåg stannar vid Finnslätten krävs 6 300 resande per dag för att väga upp den negativa nyttan, vilket motsvarar 44 000 resande per vecka. Detta kan jämföras med år 2018 då Västerås C hade 61 000 resenärer per vecka (Trafikverket, 2022). Ju färre tåg som stannar desto mindre negativ effekt får det för de tågresenärer som inte har Finnslätten som målpunkt. Stannar endast några få tåg blir däremot nyttan med stationen låg då utbudet blir begränsat vilket kan innebära svårigheter för resenärerna att finna en lämplig avgång. Dessutom är resandet med olika turer ojämnt fördelat, med resandet koncentrerat till rusningstid, dock antas resandet i modellen vara jämnt fördelat över samtliga turer. Detta innebär att både de positiva och negativa effekterna varierar med olika turer.

Resultatet visar att cirka 16% av de som reser med tåg på sträckan mellan Västerås resecentrum och Västerås Norra behöver gå av eller på vid stationen i Finnslätten för att netto-restidseffekten inte ska vara negativ. Nyttan av en station är dock inte endast beroende av restiden och antal resenärer. Flera faktorer spelar in som exempelvis kostnaden för att bygga ny infrastruktur, med ny station för resandeutbyte, nya och flyttade spår och tillhörande anläggningar. Den sammanvägda nyttan redovisas i avsnittet för samhällsekonomisk bedömning.

3.4. Effektbedömning

Åtgärdspaketens effekter har bedömts på olika sätt beroende på paketens omfattning och innehåll. Nedan sammanfattas de studerade åtgärdspaketerna:

- Åtgärdspaket A – Trimningsåtgärder.
- Åtgärdspaket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT.
- Åtgärdspaket C – Järnvägsstation.
- Åtgärdspaket D – Godsåtgärder.
- Åtgärdspaket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik.
- Åtgärdspaket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik.
- Åtgärdspaket F – Allmänna åtgärder.
- Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg.

3.4.1. Val av nivå för effektbedömning

En varierande nivå och detaljeringsgrad av effektbedömning har valts för de olika åtgärdspaketerna för att på bästa sätt motsvara paketens innehåll. Detta resulterade i att tre olika typer av effektbedömningar genomfördes:

Nivå 1. Samlad effektbedömning (SEB) med samhällsekonomisk kalkyl i SEB-IT.

Nivå 2. Samlad effektbedömning (SEB) enligt TMALL 0395.

Nivå 3. Förenklad effektbedömning mot åtgärdsvalsstudiens projektspecifika mål.

För de stora och mer kostsamma åtgärdspaketerna bör en omfattande samlad effektbedömning genomföras (nivå 1). För resterande åtgärdspaket baseras valet mellan en samlad effektbedömning (nivå 2) och en förenklad effektbedömning (nivå 3) främst på hur sammanhållna och likriktade åtgärderna i paketet har bedömts att vara. För de åtgärdspaket där de flesta ingående åtgärder ger liknande effekter har en samlad effektbedömning på paketsnivå (nivå 2) genomförts. För de åtgärdspaket där de ingående åtgärderna däremot har bedömts vara av mer varierande karaktär har i stället en förenklad effektbedömning (nivå 3) genomförts. I den förenklade effektbedömningen bedöms varje ingående åtgärd för sig mot åtgärdsvalsstudiens projektspecifika mål, i stället för att hela paketet bedöms mot de transportpolitiska målen som i en samlad effektbedömning.

För de större paketerna, *paket B Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT* och *paket C Järnvägsstation*, har en alternativskiljande analys enligt metoden samlad effektbedömning (SEB) tagits fram i SEB-IT (nivå 1). För paket A, paket E1 och paket E2 har en samlad effektbedömning enligt TMALL 0395 genomförts (nivå 2), se *Bilaga 5* och *Bilaga 6*. För paket D, F samt för åtgärd 12 har en förenklad effektbedömning genomförts (nivå 3), se *Bilaga 7*.

Nedan sammanställs i vilka bilagor respektive effektbedömning återfinns:

- Bilaga 5. SEB – paket A.
- Bilaga 6. SEB – paket E1 och paket E2.
- Bilaga 7. Effektbedömning – paket D, paket F och åtgärd 12.
- Bilaga 8. SEB paket B.
- Bilaga 9. SEB paket C.

3.4.2. Sammanställd effektbedömning av paket B och C

I detta avsnitt sammanställs effektbedömningen för paket B och paket C där en alternativskiljande analys enligt metoden samlad effektbedömning (SEB) tagits fram i SEB-IT (nivå 1). För mer utförliga beskrivningar hänvisas till de fullständiga effektbedömningarna i bilaga 7.

Samhällsekonomisk analys

I analysen av både paket B och paket C genererar busstvärslinjen samhällsekonomisk lönsamhet. Den uppskattade restidnyttan för busslinjen är så pass stor att den delvis döljer att den totala restidsnyttan av tågstationen är negativ. Sammantaget visar paketet med BRT och ny tvärgående busslinje, paket B, på positiv lönsamhet medan paketet med ny station samt busslinje, paket C, visar på negativ lönsamhet. I *Tabell 18* ses en sammanfattning av den samhällsekonomiska analysen.

Tabell 18. Samhällsekonomisk analys av paket B och paket C.

Paket	Bedömning	Motivering
Paket B Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT	Lönsam	De beräknade nyttorna överstiger de beräknade kostnaderna. Dock finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift och underhåll, vilket medför osäkerhet i resultatet. Inga effekter utöver de beräknade är medtagna.
Paket C Järnvägsstation	Olönsam	De ej beräknade effekterna (ej kostnadssatta effekter) bedöms sammantaget som negativa. Huvudkalkylen och känslighetsanalysen med högre investeringskostnad visar på negativ lönsamhet medan känslighetsanalysen med linjär tillväxt i Finnslätten ger en nettonuvärdeskvot (NNK) strax över 0 (åtgärder med NNK över 0 räknas som samhällsekonomiskt lönsamma). Kalkylerna baseras på grova antaganden och effekterna är sinsemellan motriktade. De beräknade effekterna för tågresenärer blir sammantaget negativa. Samtidigt är tidsvinsterna som tvärlinjen innebär för bussresenärer stora. Den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara osäker.

		Om någon faktor i kalkylen ändras lite så kan det påverka nettonuvärdet kraftigt. Totalt sett bedöms den sammanvägda lönsamheten som negativ.
--	--	---

Fördelningsanalys

I fördelningsanalysen jämförs åtgärdsalternativen med nuläget. Analysen visar på vem som får störst positiv nytta respektive störst negativ nytta.

De största nyttorna tillfaller kollektivtrafikresenärer lokalt genom kortare restider. De största nyttorna tillfaller buss och viss nytta tillfaller spår som med förbättrad kollektivtrafik får förbättrade anslutningar från Västerås C. Bil får en viss negativ nytta i och med något ökade restider.

Tvårbusslinjen visar på stor nytta och även BRT ger nyttor då det leder till kortare restid för vissa resenärer samtidigt som den ökar för andra resenärer då hållplatser slopas. Färre hållplatser längs med BRT-linjen bedöms ha en negativ påverkan på tillgängligheten för till exempel barn, äldre och personer med nedsatt mobilitet. Hastighetssänkningen ger även viss nytta för gående och cyklister.

En ny station på Finnslätten ger en positiv nytta för de tågresenärer som använder stationen men en negativ nytta för övriga tågresenärer. Järnvägsstationen ökar även närliggande områdets tillgänglighet.

Transportpolitisk målanalys

I målanalysen jämförs åtgärdsalternativet paket B och paket C med nuläget.

Paket B Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT

Paketet ger positiva bidrag till flera av funktionsmålen samt hänsynsmålen. Hänsynsmålen bedöms i vissa avseenden positiva, i andra fall bedöms ingen påverkan. Sammantaget är åtgärden positiv för de transportpolitiska målen. De positiva effekterna fås framför allt för medborgarnas resor samt tillgängligheten i och med minskad restid för kollektivtrafiken.

Paket C Järnvägsstation

Paketet ger både positiva och negativa bidrag för funktionsmålen samt hänsynsmålen. Tillgängligheten påverkas positivt för de som nyttjar stationen men negativt för de resenärer som ej nyttjar stationen. Tillförlitligheten bedöms påverkas negativt då järnvägens kapacitet påverkas vilket kan öka risken för förseningar. Tvärnlinjen med buss bedöms enbart ge positiva effekter för de transportpolitiska målen.

3.4.3. Sammanställning av effekterna för resterande paket

Effekterna av övriga studerade åtgärds paket sammanställs i tabellen nedan. För mer utförliga beskrivningar hänvisas till effektbedömningarna i bilagorna.

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning/ Paket	<i>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</i>	<i>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</i>	<i>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</i>	<i>Ja/Nej</i>	<i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Paket A	Paketet bedöms kunna ge positiva effekter relativt kostnaderna. Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms således kunna vara god.	Paketet bedöms ge störst nytta för kollektivtrafiken till och från Finnslätten.	Positivt bidrag till bland annat medborgarnas resor samt klimat. Inga bedömda negativa effekter.	Ja	Se Bilaga 5 för effektbedömning.
Paket D	Paketets samhällsekonomiska nytta har ej bedömts då endast en förenklad effektbedömning har genomförts.	Paketet bedöms ge störst nytta för godstrafiken både lokalt och regionalt.	Främst positiva effekter avseende näringslivets transporter. Inga bedömda negativa effekter.	Ja	Se Bilaga 7 för effektbedömning.
Paket E1	Den ekonomiska hållbarheten är i detta skede svårbedömd och osäker. En bedömning har därför ej genomförts.	Paketet bedöms ge störst nytta lokalt för gång- och cykeltrafik med förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Positivt bidrag till bland annat medborgarnas resor, trafiksäkerhet samt klimat. Inga bedömda negativa effekter.	Ja	Se Bilaga 6 för effektbedömning.
Paket E2	Den ekonomiska hållbarheten är i detta skede svårbedömd och osäker. En bedömning har därför ej genomförts.	Paketet bedöms ge störst nytta för gång- och cykeltrafik med både bättre tillgänglighet och säkerhet lokalt.	Liknande bidrag som paket E1 men större positivt bidrag. Inga bedömda negativa effekter.	Ja	Se Bilaga 6 för effektbedömning.
Paket F	Paketets samhällsekonomiska nytta har ej bedömts då endast en förenklad effektbedömning har genomförts.	Paketet bedöms ge störst nytta för kollektivtrafiken. Paketet ger även viss nytta för motorfordonstrafiken.	Främst positiva effekter avseende medborgarnas resor och klimatet.	Ja	Se Bilaga 7 för effektbedömning.
Åtgärd 12	Paketets samhällsekonomiska nytta har ej bedömts då endast en förenklad effektbedömning har genomförts.	Paketet bedöms ge störst nytta för motorfordonstrafiken men ger även nytta för kollektivtrafiken.	Positiva effekter avseende medborgarnas resor. Negativa effekter avseende bland annat klimat.	Nej	Se Bilaga 7 för effektbedömning. Åtgärden kan generera nytta för staden i stort men sett till Finnslätten är åtgärden svår att motivera utifrån den kvalitativa effektbedömningen. Alternativet går därför ej vidare se motivering i avsnitt 4.1.

4. Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

4.1. Önskad funktion och inriktning

Den övergripande inriktningen för de åtgärder och åtgärdspaket som rekommenderas är att ge en förbättrad tillgänglighet till och från Finnslättan, förbättra trafiksäkerheten och främja resor med hållbara transportslag.

Utifrån åtgärdsvalsstudiens mål, effektbedömningen av åtgärderna (SEB) samt kostnadsuppskattningen (GKI) har följande åtgärdspaket valts att rekommenderas:

- Åtgärdspaket A – Trimningsåtgärder
- Åtgärdspaket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT
- Åtgärdspaket D – Godsåtgärder
- Åtgärdspaket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik
- Åtgärdspaket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik
- Åtgärdspaket F – Allmänna åtgärder

Åtgärdspaket A

Åtgärdspaket A - Trimningsåtgärder fungerar som ett baspaket för kollektivtrafikåtgärder på kortare sikt. Åtgärderna i paketet möjliggör att befintlig infrastruktur kan nyttjas bättre genom enkla implementeringar. Enligt effektbedömningen bedöms paketet ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Den sociala och ekologiska hållbarheten bedöms samtidigt öka i och med förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafik till och från Finnslättan. Åtgärderna ger således stora nyttor för en relativt låg kostnad och kan utföras innan andra större kollektivtrafikåtgärder genomförs, varpå paketet valts att rekommenderas.

Åtgärdspaket B och C

Då paket B (*Åtgärdspaket B - Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT*) och paket C (*Åtgärdspaket C – Järnvägsstation*) var för sig löser de identifierade bristerna och behoven så behöver endast ett av dessa paket rekommenderas, vilket innebär att paketen utgör alternativ till varandra.

Åtgärdspaket B - Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT innebär en större satsning på kollektivtrafiken med en BRT-liknande lösning. Paketet ger stora nyttor och kan genomföras som en fortsättning av åtgärderna i paket A. Det innebär att paket A kan genomföras på kort sikt och sedan gå vidare med paket B som i större utsträckning löser de identifierade bristerna.

Åtgärdspaket C – Järnvägsstation innebär också en större satsning på kollektivtrafiken genom en ny järnvägsstation som ska fungera som en knutpunkt för nordöstra Västerås.

Paket B och paket C har stora skillnader i investeringskostnad där en ny station har en kostnad som är betydligt högre än kostnaden för BRT. Paket B, tillsammans med en ny tvärgående busslinje, visar enligt SEB-IT på positiv lönsamhet medan paket C, med en ny järnvägsstation tillsammans med en ny tvärgående busslinje, visar på negativ lönsamhet. Utmärkande är att den nya busstvärnlinjen genererar god lönsamhet för båda paketen. Även om en ny järnvägsstation på Finnslättan gynnar de tågresenärer som använder stationen är det så pass många resenärer som inte stiger av eller på vid Finnslättan att de beräknade effekterna för tågresenärerna sammantaget blir negativt enligt den samhällsekonomiska bedömningen.

Utifrån den kunskap som finns idag om Finnslättans utveckling är en ny järnvägsstation inte samhällsekonomiskt motiverat. Hur Finnslättan kommer att utvecklas och vilka etableringar som kommer ske framöver råder det osäkerhet kring i nuläget. Det innebär att en järnvägsstation skulle

kunna bli aktuell längre fram, i takt med att området förändras. Att en BRT-linje införs är inget som förhindrar att en ny järnvägsstation kan byggas längre fram. Utifrån resultat av den samhällsekonomiska bedömningen har arbetsgruppen beslutat att gå vidare med *Åtgärds paket B - Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT*.

Åtgärds paket D

Åtgärds paket D - Godsåtgärder syftar till att säkerställa en god planering av anslutningarna till området i planarbete och i dialog med transportföretagen. Paketet ger stora nyttor för en relativt låg kostnad och har därför valts att rekommenderas. Paketet har enligt kvalitativa effektbedömningar av åtgärderna visat ge positiv effekt. Paketet bidrar positivt till det projektspecifika målet med effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten.

Åtgärds paket E1 och E2

Åtgärds paket E1 - Trimmingsåtgärder cykeltrafik och *Åtgärds paket E2 - Kapacitetsstark cykeltrafik* rekommenderas. Paket E1, som utgör ett baspaket med olika trimmings- och mobilitetsåtgärder för cykeltrafiken, rekommenderas på kortare sikt. Trimmingsåtgärderna kan utföras i närtid och förhindrar inte framtida möjligheter att utveckla mer kapacitetsstarka cykelstråk enligt åtgärds paket E2. Paket E2 är möjlig att utföra i byggnadsetapper vilket kan underlätta genomförandet och även ta hänsyn till andra om- och utbyggnader av gång- och cykelnätet. I samband med utveckling av kapacitetsstarka cykelstråk finns möjlighet att samordna dessa med utbyggnaden av BRT.

Åtgärds paket F

Åtgärds paket F - Allmänna åtgärder som innehåller fristående åtgärder, oberoende av varandra, rekommenderas också. Enligt den kvalitativa effektbedömningen av ingående åtgärder bidrar dessa positivt till de projektspecifika målen om tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor samt om hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten. Ingående åtgärd om ombyggnad av korsningen Badelundavägen/Tillbergaleden är paketets största åtgärd och har enligt effektbedömningen ingen måluppfyllelse mot de projektspecifika målen. Samtidigt står åtgärden i konflikt med åtgärden att minska genomfartstrafiken på Badelundavägen i *Åtgärds paket D - Godsåtgärder*. En ombyggnad av Badelundavägen/Tillbergaleden för att öka trafiksäkerheten riskerar att ge ökad framkomlighet i korsningen vilket i sin tur inte skapar förutsättningar för minskad genomfartstrafik. Denna motstridighet behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Åtgärden har rekommenderats då den är viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Åtgärd 12

Åtgärd 12 – Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg, åtgärden kan generera nytta för staden i stort men sett till Finnslätten är åtgärden svår att motivera utifrån den kvalitativa effektbedömningen. Åtgärden uppfyller enbart det projektspecifika målet avseende tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten samtidigt som åtgärden saknar eller ger ett negativt bidrag till övriga mål. Åtgärden går heller inte i linje med kommunens översiktsplanering där utbyggnad av väginfrastrukturen ska begränsas samtidigt som åtgärden har en väldigt hög kostnad. Åtgärden har för låg bäring mot uppsatta mål för Finnslätten och anses inte vara rätt väg att gå ur ett hållbarhetsperspektiv, däremot kan åtgärden vara nästa steg om andra lösningar för kollektivtrafik inte får tillräcklig effekt. Därav har åtgärden valts att inte rekommenderas.

4.2. Rekommenderade åtgärder

I detta avsnitt redovisas samtliga åtgärder som har valts att rekommenderas och förslag till vidare hantering av åtgärderna beskrivs i syfte att konkretisera hur åtgärden kan behandlas vidare. En förutsättning för samtliga åtgärder är att de ska uppfylla krav på god trafiksäkerhet.

För varje rekommenderad åtgärd i respektive åtgärdspaket redovisas tidsaspekt för genomförande. Tidsaspekterna anges som följande:

- Kort sikt (0 – 5 år).
- Medellång sikt (5 – 15 år).
- Lång sikt (15 – 25+ år).

Ansvariga aktörer redogörs för och det beskrivs vilken aktör som rekommenderas att implementera åtgärden. Denna punkt behandlar endast ansvarsfördelning och tar ej hänsyn till när åtgärden ska vara fullt utbyggd. Ansvarig aktör, eller aktörer, för finansiering presenteras. Med ansvarig för finansiering menas att angiven aktör är ansvarig för att antingen finansiera åtgärdsförslaget eller för att söka finansiering. Aktörer kan exempelvis söka medfinansiering via stadsmiljöavtal eller via statlig medfinansiering via länsplanen. För Trafikverkets del kan finansiering ske både genom nationell plan, länsplan samt andra processer. Flera åtgärdsförslag innebär dessutom delat genomförande eller kan samfinansieras.

För de rekommenderade åtgärderna redovisas även en kostnadsuppskattning från de grova kostnadsindikationerna (GKI). Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader. Kostnaden för hela åtgärdspaket anges inkl. byggherrekostnader. Det är enbart fysiska åtgärder som har kostnadsbedömts. Åtgärder som exempelvis innehåller en utredningskostnad har inte kostnadsbedömts och saknar därmed en angiven kostnad i åtgärdsredovisningen. Avsaknad av kostnad redovisas i form av ett streck i nedanstående tabeller.

Paket A –Trimningsåtgärder: 4 300 – 5 600 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till Finnslättan genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för busstrafik. Paketet fungerar som ett baspaket för kollektivtrafikåtgärder på kortare sikt.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket A	4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)/ Västerås stad	-	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)/ Västerås Stad	Kort sikt	Utredningskostnader delas mellan region och kommun beroende på om åtgärden rör kommunala eller regionala linjer.
	5. Trimningsåtgärder kollektivtrafikstråk till Finnslättan	Västerås stad	2 300 tkr*	Västerås Stad	Kort sikt	Utreds inom kommunens verksamhet. Möjlighet till statlig medfinansiering.
	7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)	1 000 tkr*, **	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)	Kort sikt	Tidsaspekten är på kort sikt då arbete med realtidsinfo är pågående i hela länet. Vilken typ av realtidsinfo som är aktuell för Finnslättan är inte bedömt. Möjlighet till statlig medfinansiering.
	16b. Ny knutpunkt i anslutning till Finnslättan	Västerås stad	-	Västerås Stad	Kort sikt	Möjlighet till samfinansiering med näringslivet
	18. Mobilitet som tjänst	Näringslivet	-	Näringslivet	Kort sikt	Åtgärden tas vidare inom arbetet med Vision Finnslättan.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader.

** Avser hållplatser längs linje 4.

Paket B – Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT: 34 900 – 45 400 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnslätten genom nya kapacitetsstarka stråk för kollektivtrafik. Åtgärderna ska öka såväl den lokala som den regionala tillgängligheten till och från Finnslätten, främst genom en ny BRT-linje och nya tvärgående stråk.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket B	3. BRT mellan Västerås resecentrum och Finnslätten	Västerås stad	12 200 tkr*	Västerås Stad	Kort sikt	Möjlighet till medfinansiering via stadsmiljöavtal. Tidsaspekt på kort sikt då det sker planering för parallella BRT-projekt.
	4a. Ny tvärgående kollektivtrafiklinje	Västerås stad	11 700 tkr*	Västerås Stad	Medellång sikt	Medellång tidsaspekt för att fördela åtgärderna över tiden.
	4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)/ Västerås stad	-	Västerås Stad	Kort sikt	Utredningskostnader delas mellan region och kommun beroende på om åtgärden rör kommunala eller regionala linjer.
	7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)	3 000 tkr*, **	Region Västmanland (Kollektivtrafikförvaltningen)	Kort sikt	Tidsaspekten är på kort sikt då arbete med realtidsinfo är pågående i hela länet. Vilken typ av realtidsinfo som är aktuell för Finnslätten är inte bedömt.
	16b. Ny knutpunkt i anslutning till Finnslätten	Västerås stad	-	Västerås stad	Kort sikt	Möjlighet till samfinansiering med näringslivet.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader.

** Avser hållplatser längs linje 4 samt tvärgående busslinje.

Paket D – Godsåtgärder: 500 – 650 tkr

Åtgärdspaketet syftar till att säkerställa en god planering av anslutningarna till området i planarbete och i dialog med transportföretagen. Åtgärdspaketet ska skapa god tillgänglighet och funktion för regionala och lokala transporter (väg) till och från området på de vägar som är lämpligast med hänsyn till trafiknät och omgivning.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket D	19. Möjliggöra för godsanslutning	Västerås stad	-	Västerås stad	Kort sikt	Hantering i det kommunala planarbetet.
	20. Minskad genomfartstrafik på Badelundavägen	Trafikverket	100 tkr*	Trafikverket via länsplanen	Kort sikt	Tidsaspekten är kort i och med att det är en liten åtgärd.
	21. Säkrad väganslutning till logistikcenter	Västerås stad	-	Västerås stad	Kort sikt	Hantering i pågående planarbete.
	22. Tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnslätten	Trafikverket/ Västerås stad	300 tkr*	Trafikverket/ Västerås stad	Medellång sikt	Åtgärden hanteras efter hur behoven förändras med utvecklingen av området.
	23. Dialog med transportföretagen	Västerås stad/ Näringslivet	-	Västerås stad/ Näringslivet	Medellång sikt	Löpande åtgärd när behov finns. Tidsaspekten är medellång i och med att området utvecklas succesivt.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader.

Paket E1 – Trimningsåtgärder cykeltrafik: 18 600 – 24 100 tkr

Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till Finnslätten genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för cykeltrafiken. Paketet fungerar som ett baspaket för cykelåtgärder på kortare sikt.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket E1	9. Trimningsåtgärder cykelstråk till Finnslätten	Västerås stad	14 000 tkr*	Västerås stad	Kort sikt	Samordning med kommunens pågående cykelplanering. Möjlighet till statlig medfinansiering.
	10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnslätten	Västerås stad	140 tkr*	Västerås stad	Kort sikt	Samordning med kommunens pågående cykelplanering.
	11. Förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar	Västerås stad	200 tkr/år*	Västerås stad	Kort sikt	Samordning med kommunens pågående cykelplanering.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader.

Paket E2 – Kapacitetsstark cykeltrafik: 83 300 – 108 300 tkr

Åtgärdspaketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnsletten genom nya kapacitetsstarka cykelstråk tillsammans med andra åtgärder för ökad tillgänglighet för cykeltrafiken till Finnsletten. För de högprioriterade cykelstråken har åtgärderna begränsats och omfattar inte planskilda korsningar med huvudnätet för biltrafik.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket E2	8. Högprioriterade huvudcykelstråk	Västerås stad	63 800 tkr*	Västerås stad	Medellång/ Lång sikt	Innehåller flera stråk som kan utvecklas inom olika tidsperspektiv. Planeringen skiljer sig åt beroende på stråkens lokalisering. Möjlighet till statlig medfinansiering.
	10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnsletten	Västerås stad	140 tkr*	Västerås stad	Kort sikt	Samordning med kommunens pågående cykelplanering.
	11. Förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar	Västerås stad	200 tkr/år*	Västerås stad	Kort sikt	Samordning med kommunens pågående cykelplanering.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020–06 exkl. byggherrekostnader.

Paket F –Allmänna åtgärder: 22 600 – 29 300 tkr

Åtgärds paketet syftar till att innehålla fristående åtgärder som kan komplettera övriga paket i åtgärdsvalsstudien.

Åtgärds-paket	Åtgärd	Ansvar	Uppskattad kostnad	Finansiering	Tidsaspekt genomförande	Fortsatt planering & hantering
Paket F	1. Direkt koppling med buss mellan Arlanda och Finnslätten	Näringsliv	-	Kommersiell aktör	-	Näringsliv för dialog med kommersiella aktörer. Kommersiell aktör ansvarar för tidsaspekt.
	6. Utökad möjlighet för mikromobilitetstjänster till, från och inom Finnslätten	Näringsliv/ Västerås stad	-	Näringsliv/ Västerås stad	Medellång sikt	Samfinansiering då näringslivet lyfter åtgärd i Vision Finnslätten.
	13. ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden	Västerås stad /Trafikverket	4 200 tkr*	Västerås stad /Trafikverket	Medellång sikt	Gemensam planering krävs då både kommunala och statliga vägar avses. Åtgärden hanteras efter hur behoven förändras med utvecklingen av området.
	14. ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56	Trafikverket/ Västerås stad	1 200 tkr*	Trafikverket/ Västerås stad	Medellång sikt	Gemensam planering krävs då både kommunala och statliga vägar avses. Åtgärden hanteras efter hur behoven förändras med utvecklingen av området.

Paket F	15. Ombyggnad av korsning Badelundavägen/Tillbergaleden	Västerås stad /Trafikverket	12 000 tkr*	Västerås stad /Trafikverket via länsplanen	Kort/Medellång sikt	Delat ansvar i förhållande till vem som är väghållare för del av korsningen. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv behövs åtgärden på kort sikt. I förhållande till andra pågående projekt kan det bli medellång sikt.
	17. Mobility Management- åtgärder från arbetsgivare på Finnslätten	Näringsliv	-	Näringsliv	-	Etablering i takt med att Finnslätten byggs ut. Näringslivet bedömer tidsaspekt.

* Kostnaderna för de ingående åtgärderna anges i prisnivå 2020-06 exkl. byggherrekostnader.

Referenser

- Lantmäteriet. (2022). *Min karta*. Hämtat från <https://minkarta.lantmateriet.se/>
- Mälardalsrådet. (2020). *Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen*. Hämtat från <https://enbattresits.se/app/uploads/2020/11/framtidens-resor-storregional-systemanalys-for-stockholm-malarregionen-2020-1-4.pdf>
- Mälardalsrådets En Bättre Sats. (2020). *Storregional Godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen*. Hämtat från <https://www.malardalsradet.se/wp-content/uploads/2020/12/storregional-godsstrategi-for-stockholm-malarregionen-strategier-och-atgarder.pdf>
- Region Uppsala. (2021). *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033 (Remiss)*. Uppsala: Region Uppsala.
- Region Västmanland. (2020). *Regional utvecklingsstrategi 2030*. Hämtat från https://regionvastmanland.se/globalassets/utveckla-vastmanland/regional-utvecklingsstrategi/rus-2030/rus-2030_juni-2020.pdf
- Region Västmanland. (2021). *Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram*. Hämtat från https://regionvastmanland.se/globalassets/regionvastmanland.se/om-regionen/organisation/kollektivtrafikforvaltningen/trafikforsorjningsprogram-vastmanland_remissversion_2021_02-18_dnr_ktm200084.pdf
- Region Västmanland. (2022). *Västmanlands länstransportplan 2022-2033*. Hämtat från https://regionvastmanland.se/globalassets/utveckla-vastmanland/utvecklingsomraden/samhallsutveckling/transport-och-infrastruktur/vastmanlands-lanstransportplan-2022-2033_uppdaterad-221006.pdf
- Trafikverket. (2015). *Åtgärdsvalsstudie Eskilstuna –Västerås*. Södermanlands och Västmanlands län: Trafikverket.
- Trafikverket. (2017). *Åtgärdsvalsstudie - Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm–Oslo*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2018). *Åtgärdsvalsstudie Örebro C - Västerås C*. Trafikverket.
- Trafikverket. (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle - Målbild 2030*. Borlänge: Trafikverket. Hämtat från https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/69456/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_187_tillganglighet_i_ett_hallbart_samhalle.pdf
- Trafikverket. (2020). *Huvudrapport - 250 km/tim med blandad trafik Underlag till nationell plan*. Trafikverket.
- Trafikverket. (den 07 02 2020). *Vi bygger och förbättrar*. Hämtat från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastmanland/vi-bygger-och-forbatttrar/vasteras-c-ombyggnad-och-uppstallning-for-persontag/>
- Trafikverket. (den 22 11 2021). *E18, Köping–Västjädra*. Hämtat från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastmanland/vi-bygger-och-forbatttrar/E18-Koping-Vastjadra/>
- Trafikverket. (2022). *BaTMan*. Hämtat från <https://batman.trafikverket.se/externportal>
- Trafikverket. (den 15 01 2022). *Mälardalenregionen, Tomtebodan–Kallhäll*. Hämtat från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbatttrar/Malarbanan-Tomteboda-Kallhall/>
- Trafikverket. (2022). *PM Trafiksäkerhet korsning Badelundaleden-Tillbergaleden*.
- Trafikverket. (2022). *Restidseffekter av en station i Finnsletten*.

- Trafikverket, Västerås Stad. (2013). *Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås*. Västerås: Trafikverket.
- VL. (2023). *Översiktskarta alla linjer i länet_2*. Hämtat från <https://vl.se/globalassets/kartor/linjekartor/oversiktskarta-alla-linjer-i-lanet.pdf>
- VL. (2023). *Översiktskarta Alla linjer Västerås*. Hämtat från https://www.vl.se/globalassets/kartor/linjekartor/alla_linjer-73x102_2021.pdf
- Västerås kommun. (2022). *Västerås cykelkarta*. Hämtat från <http://kartor.vasteras.se/external/cykelkarta/>
- Västerås stad. (2014). *Trafikplan 2026*. Hämtat från <https://www.vasteras.se/download/18.2a23ba8615090ceccb616/1554824500012/Trafikplan.pdf>
- Västerås stad. (2019). *Framtidens kollektivtrafik i Västerås - Delprojekt 1 Övergripande slutrapport*.
- Västerås stad. (2019b). *Åtgärdsplan för Framtidens kollektivtrafik - Delprojekt 2*. Västerås: Västerås.
- Västerås stad. (den 09 02 2021). *Planprogram för stadsutveckling Finnslätten*. Hämtat från <https://www.vasteras.se/download/18.55efd74d177741c4fb377896/1614147709485/Planprogram%20pp%2037%20planhandling.pdf>
- Västerås stad. (2021). *Västerås stad*. Hämtat från [vasteras.se: https://www.vasteras.se/kommun-och-politik/vasteras-utvecklas/malarporten/nytt-resecentrum.html](https://www.vasteras.se/kommun-och-politik/vasteras-utvecklas/malarporten/nytt-resecentrum.html)
- Västmanland, Region. (2022). *Västmanlands länstransportplan 2022-2033*. Hämtat från https://regionvastmanland.se/globalassets/utveckla-vastmanland/utvecklingsomraden/samhallsutveckling/transport-och-infrastruktur/vastmanlands-lanstransportplan-2022-2033_uppdaterad-221006.pdf
- WSP. (2019). *Framtidens kollektivtrafik i Västerås*.
- WSP. (2022). *PM Sampers-analys för ÄVS Finnslätten*.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja, datum: 2023-05-31
Utförd av:	Helene Bermell, PLöv

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Kungsgatan 71, Eskilstuna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se

Bilaga 1

Trafikanalys – Analys av
persontransporter (Sampersanalys)
– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnsletten Västerås



TRAFIKVERKET



UPPDRAGSNAMN
Enkla modeller Region Öst 2020-2021

UPPDRAGSNUMMER
10312088

FÖRFATTARE
Frida Persson, Sandra Samuelsson och Emil Iversen

DATUM
2022-12-09

PM SAMPERS-ANALYS FÖR ÅVS FINNSLÄTTEN

WSP Advisory
601 86 Norrköping
Besök: Södra Grytsgatan 7

T: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org. nr: 556057-4880
wsp.com

INNEHÅLL

1	BAKGRUND	5
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1	Kontaktpersoner	6
2.2	Sampersversion och riggning	6
2.3	Områdesindelning	7
2.4	Scenarion som analyserats	8
3	METOD SAMPERS	11
3.1	Markanvändning	11
3.2	Validering	15
3.3	Skaft i modellen	16
3.4	Uppdatering av antalet arbetsplatser i Finnslätten	17
4	DEL 1 - RESULTAT FÖR GRUNDSCEANARION FRÅN SAMPERS	18
4.1	Nuläge 2017	18
4.2	Prognosår 2040	20
4.3	KAA 2040 – 20 000 arbetsplatser	22
4.4	KAA 2040 – 40 000 arbetsplatser	24
4.5	KAA 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser	26
4.6	KAA 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser	28
5	DEL 1 - JÄMFÖRELSE MED ANDRA DATA OM PENDLING	30
5.1	Jämförelse med resvaneundersökning för Finnslätten	30
5.2	Jämförelse med statistik från SCB	31
6	DEL 1 - JUSTERING BASERAD PÅ PENDLINGSMÖNSTER ENLIGT SCB 201933	
6.1	KAb 2040 – 20 000 arbetsplatser – justering baserat SCB	33
6.2	KAb 2040 – 40 000 arbetsplatser – justering baserat SCB	34
6.3	KAb 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser – justering baserat SCB35	
6.4	KAb 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser – justering baserat SCB36	
6.5	Sammanfattning av jämförelse av Sampers-resultat och beräknad pendling baserat på SCB	37
7	DEL 2 – FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ÅTGÄRDER	39
7.1	Linje 4	39

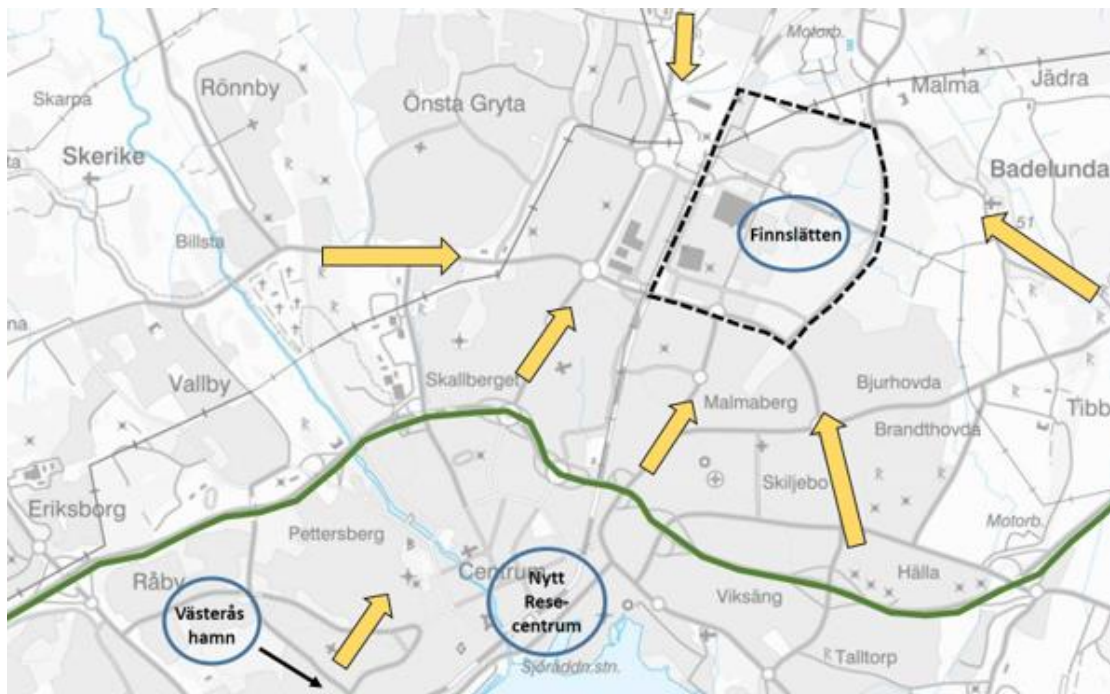
7.2	Ny tvärlinje	40
7.3	Biltrafiken	40
8	DEL 2 – RESULTAT FÖR ÅTGÄRDER FRÅN SAMPERS	41
8.1	Huvudanalys	41
8.2	Känslighetsanalys	47
9	DEL 2 - SAMKALK FÖR ÅTGÄRDER	51
9.1	Huvudanalys	51
9.2	Känslighetsanalys	54
9.3	Trafikverkets känslighetsanalyser	55
10	RESULTATDISKUSSION	56

1 Bakgrund

Idag är Finnslätten i Västerås ett område där flera företag har sina verksamheter och kontor. Varje vecka åker tusentals människor till sina jobb i Finnslätten, och i framtiden kommer området att växa med ännu fler verksamheter och arbetsplatser. I februari 2021 antogs *Planprogram för stadsutveckling Finnslätten* där det framgår att Finnslätten idag, med ca 5 000 arbetstillfällen, ses som ett omodernt område som inte längre fyller sitt syfte. Området byggdes på 1960-talet för att göra plats åt de större industrier som skulle flytta ut från stadskärnan. Idag ser dock behovet annorlunda ut och planprogrammet återger en bild av en utveckling mot ett mer modernt och tekniskt högentensivt område med mellan 15 000 – 40 000 arbetstillfällen på sikt. Planen presenterar utbyggnad av både småskalig infrastruktur och större i form av bland annat införande av nytt "tågstopp" på Mäljarbanan i områdets nordvästra kant.

Den här trafikanalysen är ett underlag till åtgärdsvalsstudien (ÅVS) *ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås*. Syftet med analysen är att visa antalet resor till och från Finnslätten, fördelat mellan framför allt bilar och kollektivtrafik samt visa hur många av resorna som är regionala kontra kommunala.

Trafikanalysen har utförts i två delar. I första delen har grundscenarion analyserats där det endast har gjorts justeringar av markanvändningen i de olika scenariona. Grundscenariona utgår från Sampers basprognos med både en nulägesprognos (basår 2017) och ett prognosår 2040. Det utförs även känslighetsanalyser där arbetsplatserna i Finnslätten uppdateras till 20 000 och 40 000 arbetsplatser. Ytterligare känslighetsanalyser utförs där markanvändningen enligt Västerås stads befolkningsprognos använts i stället för enligt basprognosen. I andra delen har åtgärdsförslag analyserats.



Figur 1 – Översiktsbild över Västerås med fokus på Finnslätten (Källa: Bakgrundsbeskrivning av *ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås*, Trafikverket)

2 Förutsättningar

Trafikverket anger i sitt dokument "Beräkningshandledning Trafik- och transportprognoser" de krav och riktlinjer som gäller för trafikprognoser samt samhällsekonomiska analyser. Detta arbete följer de krav och riktlinjer som beskrivs för Sampers.

2.1 Kontaktpersoner

Kontaktpersoner på Trafikverket:

Pernilla Bernhardsson

pernilla.berhardsson@trafikverket.se, 010- 123 46 82

Sandra Hollås

sandra.hollas@trafikverket.se, 010-123 34 26

Kontaktpersoner på WSP:

Emil Iversen, Uppdragsledare

emil.iversen@wsp.com, 010-722 90 75

Frida Persson, Prognosutförare Sampers

frida.persson@wsp.com, 010-721 04 52

Sandra Samuelsson, Granskare

sandra.samuelsson@wsp.com, 010-722 85 65

2.2 Sampersversion och riggning

Modellanalyserna baseras på Trafikverkets Basprognos 2020, där Sampersversion 3.4.4 och Emme 4.4.3 använts. Analyserna har utförts för prognosår 2017 och 2040. De versioner som har använts är de Trafikverket släppte 1 mars 2021: *Person2017_210101_v13b* och *Person2040_210101_v11b*.

Både regionala resor och nationella resor har plockats ut från modellen därav har den regionala modellen för Samm och nationella modellen exekverats.

Gång- och cykelresor i modellen

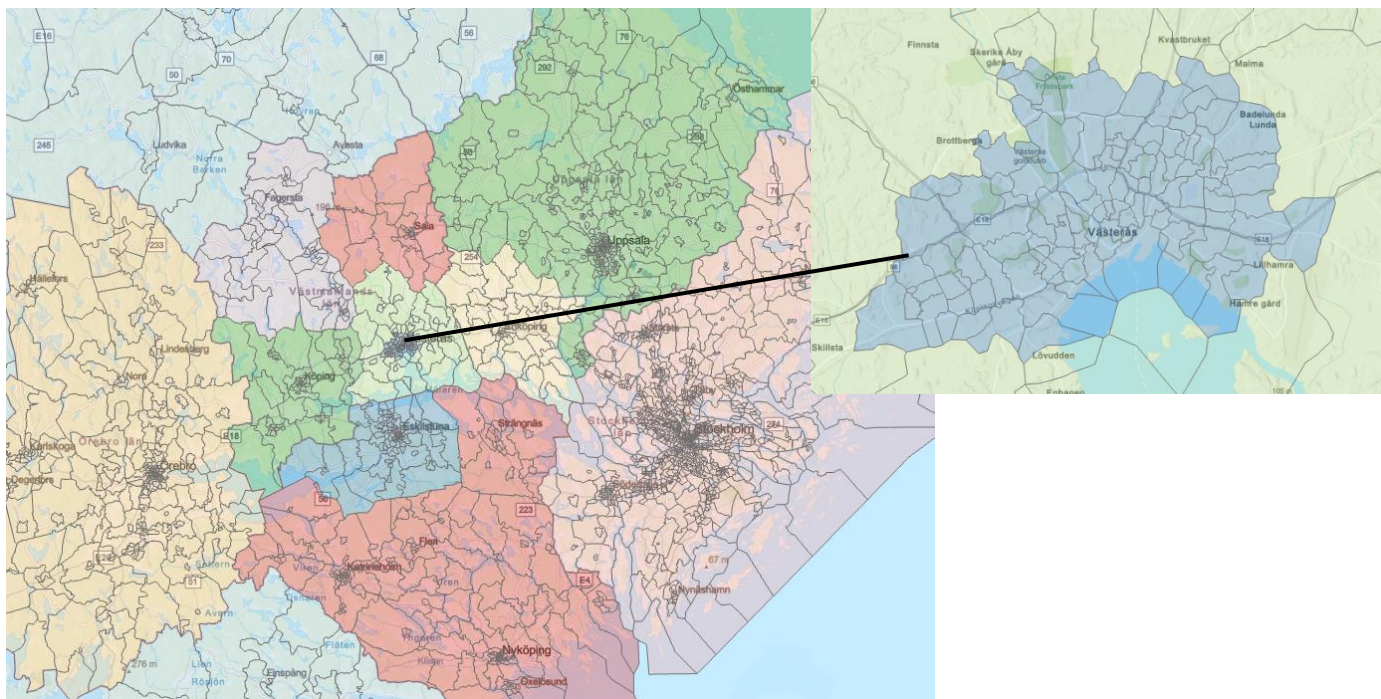
Modellen tar endast hänsyn till avstånd när gång- och cykelresor genereras. Gångresorna kan vara upp till 10 km medan cykelresorna kan vara upp till 20 km. Modellen används i huvudsak för att modellera bil- och kollektivtrafiken. Gång- och cykelresorna är osäkra i modellen så därför ska resultaten för gång- och cykelresorna tolkas med försiktighet.

2.3 Områdesindelning

För att se var resorna till/från Finnslätten kommer ifrån har orterna runt Västerås delats in i olika områden. Områdena har delats in utifrån vilka stråk som resenärerna sannolikt tar sig in till Västerås. Områdena har delats in enligt Tabell 1 och kan ses i kartform i Figur 2.

Tabell 1 – Områdesindelning

-
- Finnslätten
 - Västerås tätort
 - Övriga Västerås kommun
 - Hallstahammar, Köping, Arboga, Kungsör
 - Eskilstuna
 - Sala
 - Enköping
 - Övriga Uppsala län (alla kommuner utom Enköping)
 - Stockholms län
 - Övriga Södermanland (alla kommuner utom Eskilstuna)
 - Örebro län
 - Övriga Västmanland (Surahammar, Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg)
 - Övriga Sann (Östergötland, Gotland mm)
-



Figur 2 – Områdesindelning i sampersanalysen indikeras av olika färger. Olika områden med samma färg kan vara oberoende av varandra.

2.4 Scenarion som analyserats

2.4.1 Del 1 - Grundscenarion

Sex olika scenarion har analyserats inom del 1 i den här utredningen. De två första är nuläge (2017) och prognosår 2040 enligt Sampers basprognos 2020. Sedan har känslighetsanalyser (KA) utförts på prognosår 2040 där arbetsplatserna i Finnsletten har uppdaterats till 20 000 och 40 000 arbetsplatser. Därefter har även känslighetsanalyser utförts där markanvändningen har uppdaterats enligt Västerås stads befolkningsprognos, där antalet arbetsplatser i Finnsletten uppdaterats till 20 000 och 40 000. I scenariona med Västerås stads befolkningsprognos är det bara markanvändningen som har uppdaterats, det vill säga infrastrukturen är oförändrad. De olika scenariona finns sammanställda i Tabell 2.

Ytterligare känslighetsanalyser har utförts där resultaten från känslighetsanalyserna har justerats baserat på resestatistik från SCB. Känslighetsanalyserna med resultaten från Sampers benämns *KAa* och känslighetsanalyserna där resultaten är justerade utifrån resestatistik från SCB benämns *KAb*.

Tabell 2 – Scenarion som analyserats i del 1. (KA avser känslighetsanalys)

Benämning	Scenarion	Befolkning Västerås	Arbetsplatser Västerås	Arbetsplatser Finnsletten
Nuläge 2017	Nuläge år 2017 enligt basprognos 2020	147 200	71 800	4 100
Prognosår 2040	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020	179 000	83 300 (+11 500)	3 600
KA 2040 - 20 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 20 000 arbetsplatser i Finnsletten	179 000	99 700 (+27 900)	20 000
KA 2040 - 40 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 40 000 arbetsplatser i Finnsletten	179 000	119 700 (+47 900)	40 000
KA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnsletten	204 500	102 400 (+30 600)	20 000
KA 2040 - Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 40 000 arbetsplatser i Finnsletten.	204 500	122 400 (+50 600)	40 000

2.4.2 Del 2 – Åtgärder

Åtgärdsförslagen har i huvudsak valts att analyseras i två scenarion, de som benämns som "Prognosår 2040" samt "KA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser" i Tabell 2. I "Prognosår 2040" har en justering gjorts gällande markanvändningen. Alla tillkommande arbetsplatser i Västerås mellan 2017 och 2040 har flyttats till Finnslätten. Detta för att det här scenariot ska användas som huvudanalys och antalet arbetsplatser får därmed inte överstiga antalet arbetsplatser i basprognosen samtidigt som antalet arbetsplatser i Finnslätten behöver öka. Antalet arbetsplatser i Finnslätten i "Prognosår 2040" blir ungefär 15 000.

"Prognosår 2040" är nödvändigt för att få åtgärdsförslaget jämförbart med andra objekt och åtgärder på nationell nivå, en nödvändighet för att få med åtgärden som objekt i Länsplan för regional transportinfrastruktur Västmanlands län.

"KA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser" är intressant för att jämföra med basprognosen då det är det scenariot som mest liknar den förväntade utvecklingen i Finnslätten, enligt stadens planering.

Arbetsgruppen i åtgärdsvalsstudien har beslutat att avvakta med "KA 2040 - Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser". Beslut om att eventuellt analysera det scenariot tas av arbetsgruppen först efter resultat för "KA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser" analyserats.

"Nuläge 2017" har inte bedömts nödvändigt att analysera åtgärdsförslag i då det endast togs fram för att återspegla nuläget och inte den utveckling som planeras.

"KA 2040 - 20 000 arbetsplatser" och "KA 2040 - 40 000 arbetsplatser" kommer inte analyseras vidare med åtgärdsförslag då arbetsgruppen bedömer dem som inaktuella då den ökningen av antalet arbetsplatser i Finnslätten sannolikt är kopplat till befolkningsutveckling i övriga staden.

De scenarion som analyseras i del 2 visas i Tabell 3. Vilka åtgärder som analyseras presenteras i kapitel 7.

Tabell 3 - Scenarion som analyserats i del 2

	Benämning	Scenarion	Befolkning Västerås	Arbetsplatser Västerås	Arbetsplatser Finnlätten
Huvudanalys	Jämförelsealternativ (JA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 15 000 arbetsplatser i Finnlätten (endast omfördelning)	179 000	83 300 (+11 500)	15 600
	Utredningsalternativ (UA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med 15 000 arbetsplatser i Finnlätten (endast omfördelning) + åtgärder	179 000	83 300 (+11 500)	15 600
Känslighetsanalys	Jämförelsealternativ (JA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnlätten	204 500	102 400 (+30 600)	20 000
	Utredningsalternativ (UA)	Prognosår 2040 enligt basprognos 2020 med markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnlätten + åtgärder	204 500	102 400 (+30 600)	20 000

3 Metod Sampers

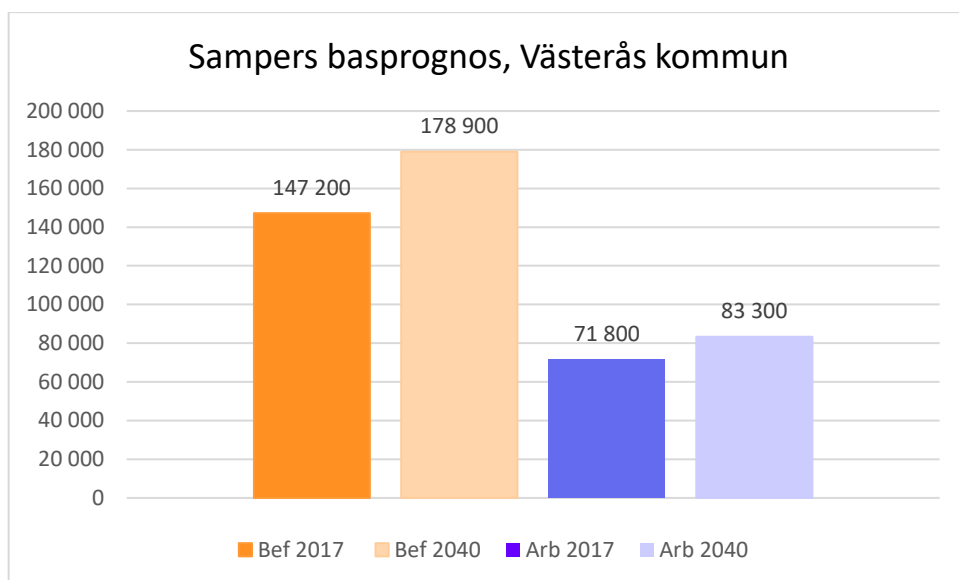
I detta kapitel beskrivs metoden utifrån markanvändning, validering och justeringar i modellen.

3.1 Markanvändning

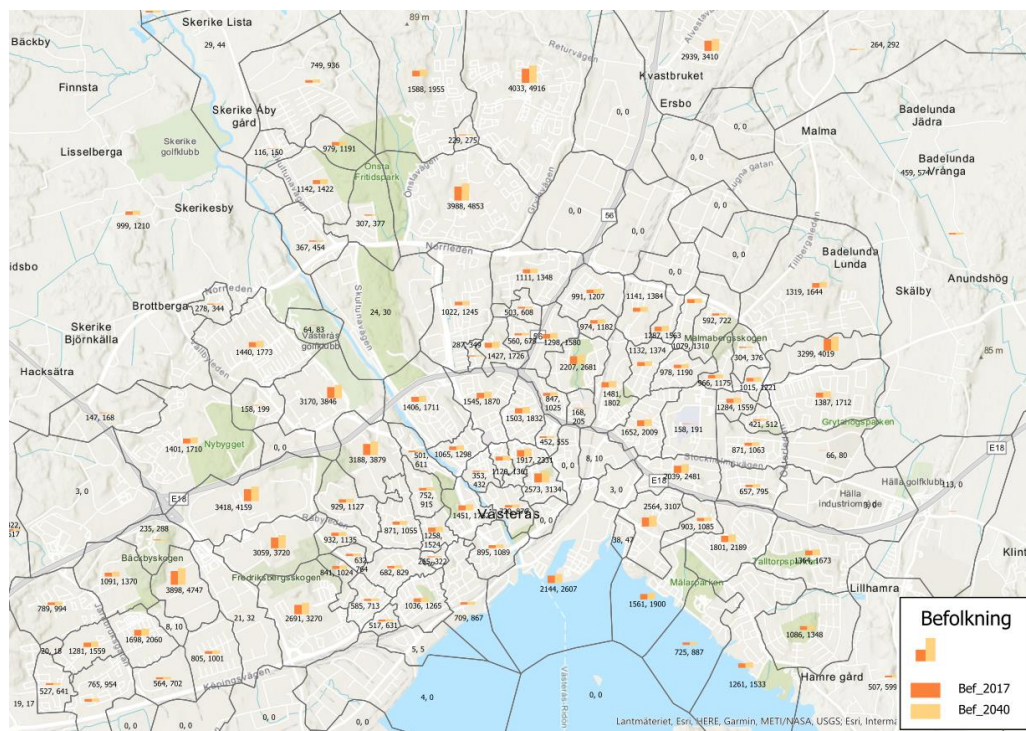
I dessa analyser har dels markanvändning enligt basprognosen och dels enligt Västerås stads befolkningsprognos använts.

3.1.1 Sampers basprognos

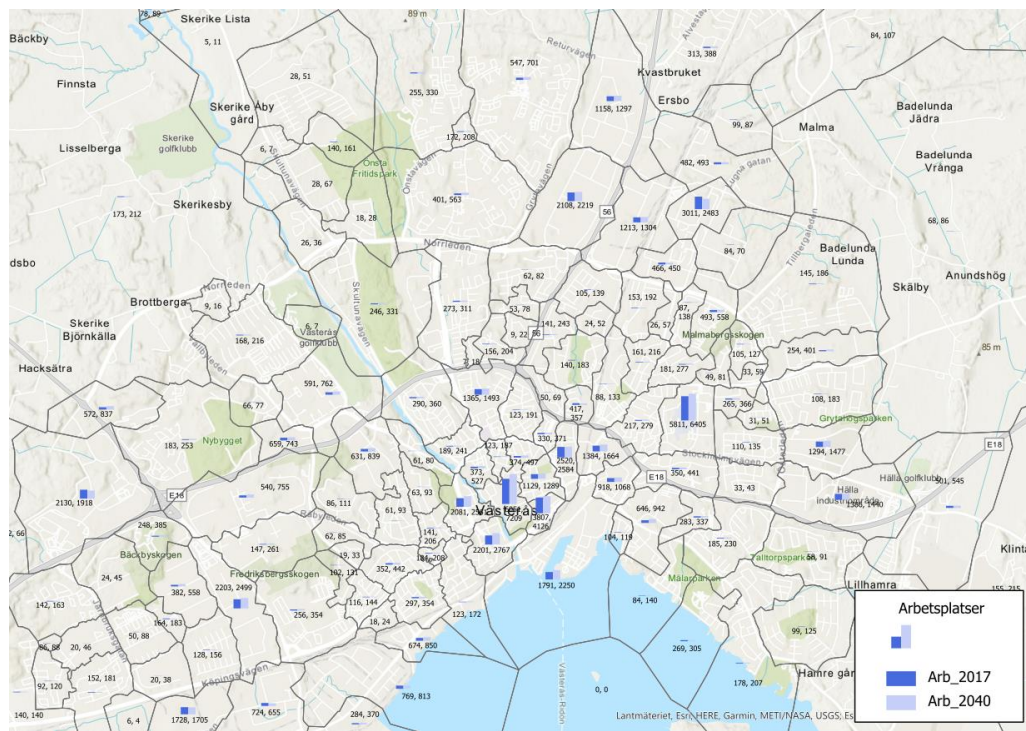
I Figur 3 ses befolkning och antal arbetsplatser i Västerås kommun enligt Sampers basprognos. Befolkningen förväntas öka med 22% och antalet arbetsplatser med 16% till år 2040 jämfört mot 2017 enligt basprognos 2020. Hur befolkningen och arbetsplatserna fördelar sig geografiskt ses i Figur 4 och Figur 5.



Figur 3 – Befolkning och arbetsplatser i Västerås enligt Sampers basprognos, år 2017 och 2040



Figur 4 – Befolkning i Västerås kommun 2017 och 2040 enligt Sampers basprognos 2020

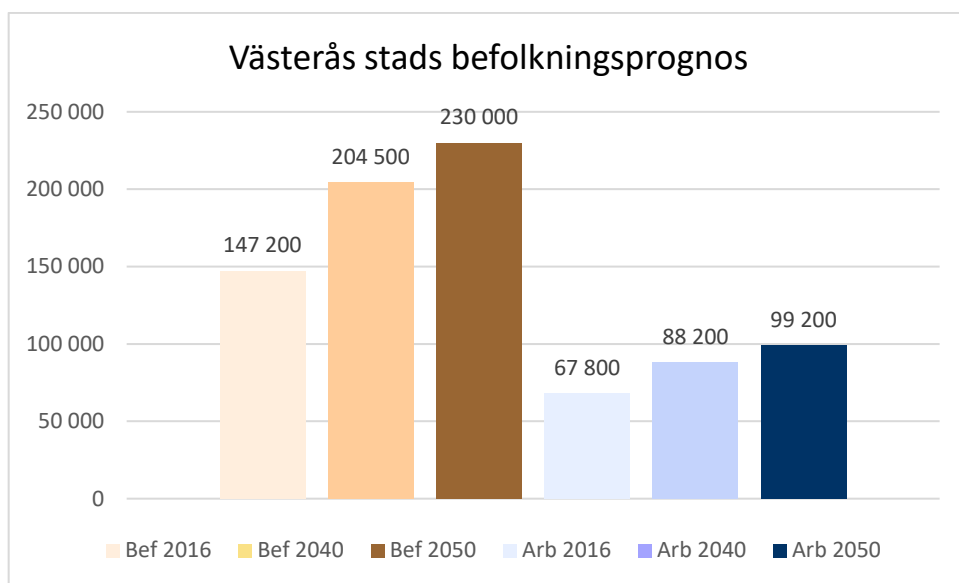


Figur 5 – Arbetsplatser i Västerås kommun 2017 och 2040 enligt Sampers basprognos 2020

3.1.2 Västerås stads befolkningsprognos

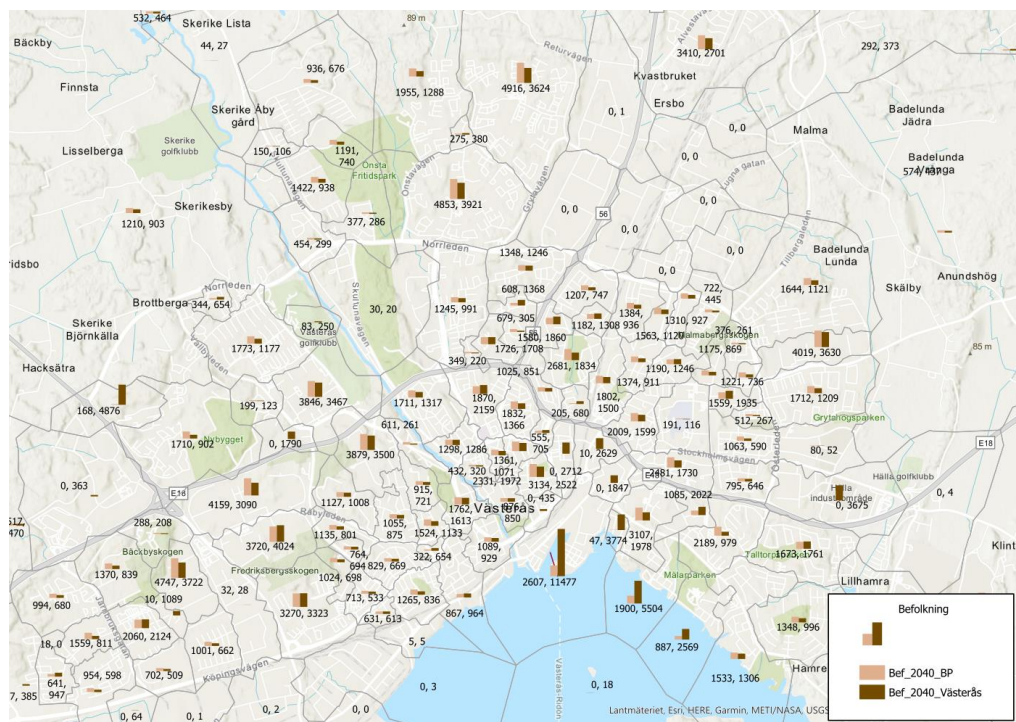
I Västerås stads trafikmodell är prognosåren 2016 och 2050. För att kunna jämföra resultaten från de scenarier som har uppdaterad markanvändningen enligt Västerås stads trafikmodell med Sampers basprognos har prognosår 2050 räknats om till 2040. Totalnivåerna har räknats ner från 2050 till 2040 baserat på Västerås stads befolkningsprognos för 2040.

Befolkningen ökar med 39% och antalet arbetsplatser med 23% till år 2040 jämfört mot 2016 enligt Västerås stads befolkningsprognos, se Figur 6. Detta är en kraftigare utveckling än basprognosen.

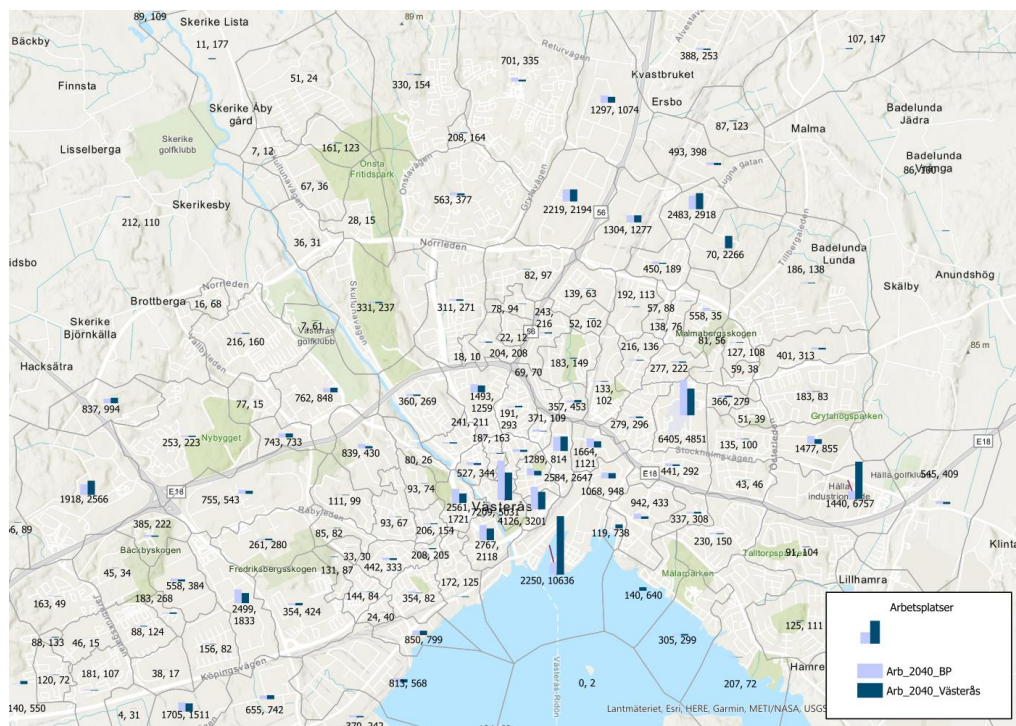


Figur 6 – Befolkning och arbetsplatser i Västerås enligt Västerås stads trafikmodell, år 2016 och 2050 samt omräkning till prognosår 2040.

Den uppdaterade markanvändningen som har använts till känslighetsanalyserna kan ses i kartbilderna i Figur 7 och Figur 8. Befolkningen förväntas öka mer enligt Västerås stads befolkningsprognos, jämfört med basprognosen, framför allt i områdena kring Östra hamnen/Lillåudden/Kungsängen, Kopparlunden, Ångsgärdet, Öster Mälarstrand och Sätra. Antal arbetsplatser förväntas öka mer framför allt kring Östra hamnen/Lillåudden/Kungsängen och Hälla.



Figur 7 – Befolkning i modellen i Västerås kommun 2040 enligt basprognosen respektive enligt den uppdaterade markanvändningen baserad på från Västerås stads befolkningsprognos.



Figur 8 – Arbetsplatser i modellen i Västerås kommun 2040 enligt basprognosen respektive enligt den uppdaterade markanvändningen baserad på från Västerås stads befolkningsprognos.

3.2 Validering

Validering av nulägesprognos 2017 har genomförts.

För nulägesprognosen har det funnits tillgång till trafikmätningar som har använts som underlag för valideringen. Skillnaden mellan flödena i modellen och trafikmätningarna visas i Figur 9. Modellen underskattar resandet på E18 och på väg 66. Framför allt kring Erikslund handelscentrum. Medan modellen överskattar resandet på väg 56 vid Finnslätten. Att det skiftar mellan att vara underskattat och överskattat flöde på E18 österifrån beror förmodligen på ruttvalsfel i modellen.



Figur 9 – Absolut skillnad mellan modellflöden enligt Sampers och uppmätta flöden från 2017.

För bussresandet har det funnits tillgång till passagerarräkningar som använts för att validera bussresandet i modellen. Till Finnslätten går busslinje 4 (Finnslätten – Brottberga) och busslinje 6 (Finnslätten – Rönnby).

Modellen överskattar även resandet på busslinjerna vid Finnslätten. Detta är något som inte är unikt för Finnslätten utan är något som setts i hela modellen, dvs. Sampers överskattar kollektivtrafikresandet.

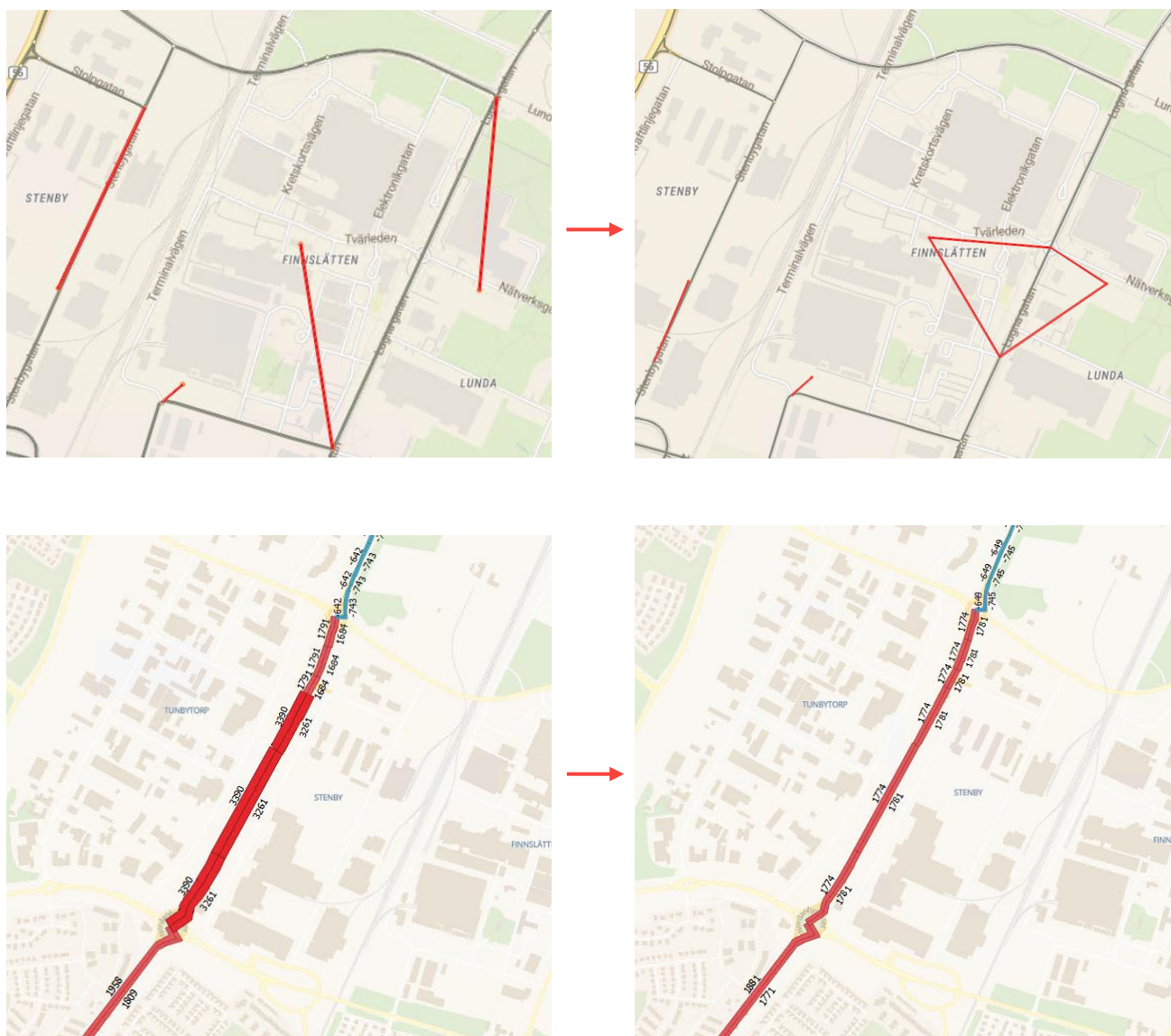
Tabell 4 – Validering av bussresandet

Linje	Beskrivning	Statistik	Modell	Diff	Diff (%)
4	Brottberga - Finnslätten	5 943	6 990	1 047	18%
6	Rönnby - Finnslätten	2 428	3 890	1 462	60%

Sammanfattningsvis överskattar modellen resandet vid Finnslätten (både bilresor och bussresor) men underskattar bilresandet på E18, framför allt runt Erikslund. Ingen ytterligare kalibrering av modellen görs i och med att resultaten tas fram på en övergripande nivå.

3.3 Skaft i modellen

I modellen har skaften uppdaterats för att trafiken ska komma ut i vägnätet på ett mer realistiskt sätt. Hur skaften är uppdaterade kan ses i Figur 10 (de övre figurerna). Efter att skaften uppdaterats blev trafikflödena på Stenbygatan mer lika trafikmätningarna, vilket kan ses i de nedre figurerna i Figur 10.

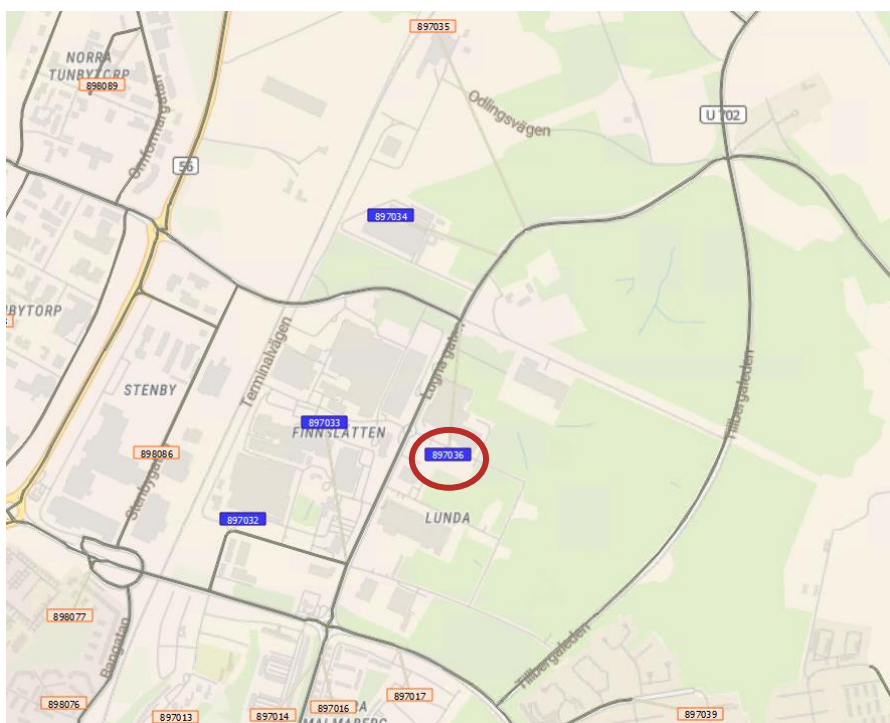


Figur 10 – Uppdaterad skافتning vid Finnslätten i modellen. Den övre bilden till vänster visar hur skافتen (röda linjer) ser ut i basprognosen och den övre bilden till höger visar den uppdaterade skافتningen. De nedre bilderna visar validering mot trafikmätningar efter uppdaterad skافتning.

3.4 Uppdatering av antalet arbetsplatser i Finnslätten

I känslighetsanalyserna där antalet arbetsplatser uppdaterats till 20 000 och 40 000 har alla nya arbetsplatser lagts till i zon 897036, se Figur 11. Detta gäller även för alla tillkommande arbetsplatser mellan nuläge 2017 och prognosår 2040 i Västerås som flyttats till Finnslätten i huvudanalysen i del 2.

I känslighetsanalyserna där antalet arbetsplatser har uppdaterats till 20 000 och 40 000 har antaganden gjorts om vilken typ av arbetsplatser som kommer att tillkomma. Fördelningen av arbetsplatserna bygger på samma fördelning som använts i modellen för liknande områden, det vill säga för andra högteknologiska områden. Fördelningen av de tillkommande arbetsplatserna i Finnslätten har samma fördelning som de arbetsplatser som är inlagda i modellen i Mjärdevi, Linköping, se Tabell 5.



Figur 11 – Zoner i Finnslätten (de blåmarkerade)

Tabell 5 – Fördelning av de nya arbetsplatserna

<i>Parti- och detaljhandel</i>	<i>Hotell och restaurang</i>	<i>I+J+k*</i>	<i>Offentlig förvaltning och försvar</i>	<i>Utbildning</i>	<i>Hälsa och sjukvård, sociala tjänster</i>	<i>Kultur och sport</i>	<i>Övrigt</i>
Dag_SNI50	Dag_SNI55	Dag_SNI60	Dag_SNI75	Dag_SNI80	Dag_SNI85	Dag_SNI92	
2.5%	0.6%	82.9%	3.4%	1.3%	0.1%	0.3%	8.9%

*I = Transport, magasinering och kommunikation, J = Finansiell verksamhet, K = Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster

4 Del 1 - Resultat för grundscenarion från Sampers

Här visas resultat och analyser för modellprognoserna i form av antal resor till/från Finnsletten samt färdmedelsfördelning. Förklaring av de olika scenariona framgår i Tabell 2.

4.1 Nuläge 2017

I Tabell 6 visas otransponerade resor, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnsletten för nuläge 2017. I Tabell 7 visas totalt antal resor till och från Finnsletten, det vill säga utresor och hemresor (från hemmet till ärendet och tillbaka till hemmet) för ett årsmedeldygn (åmd), samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnsletten visas i diagrammen i Figur 12.

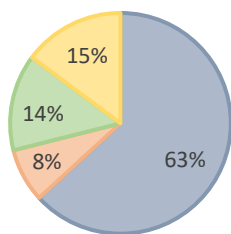
Tabell 6 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnsletten (åmd) för nuläge 2017.

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnsletten	32	32	0	0	2	2	0	0
Västerås tätort	1 212	19	118	0	453	2	516	0
Övriga Västerås kommun	606	2	36	0	68	0	38	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	85	1	26	0	0	0	0	0
Eskilstuna	44	1	20	0	0	0	0	0
Sala	61	1	14	0	0	0	0	0
Enköping	64	1	13	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	27	2	7	0	0	0	0	0
Stockholms län	32	24	17	12	0	0	0	0
Övriga Södermanland	13	2	3	0	0	0	0	0
Örebro län	10	4	7	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	46	0	11	0	0	0	0	0
Övriga Sann	23	16	6	3	0	0	0	0
Totalt	2 254	107	279	16	523	4	553	0

Tabell 7 – Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnlätten (åmd) för nuläge 2017

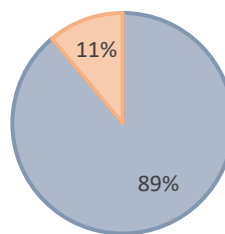
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnlätten	130	94%	0	0%	8	6%	0	0%	138	2%
Västerås tätort	2 462	53%	235	5%	910	20%	516	11%	4 639	62%
Övriga Västerås kommun	1 217	81%	73	5%	137	9%	38	2%	1 502	20%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	172	76%	53	23%	0	0%	0	0%	225	3%
Eskilstuna	90	69%	41	31%	0	0%	0	0%	131	2%
Sala	123	82%	27	18%	0	0%	0	0%	150	2%
Enköping	129	83%	27	17%	0	0%	0	0%	156	2%
Övriga Uppsala län	58	80%	14	20%	0	0%	0	0%	72	1%
Stockholms län	112	66%	57	34%	0	0%	0	0%	169	2%
Övriga Södermanland	30	82%	6	18%	0	0%	0	0%	36	0%
Örebro län	29	64%	16	36%	0	0%	0	0%	45	1%
Övriga Västmanland	93	81%	22	19%	0	0%	0	0%	115	2%
Övriga Samm	78	81%	19	19%	0	0%	0	0%	97	1%
Totalt	4 723	63%	589	8%	1 055	14%	1 107	15%	7 475	100%

Färdmedelsfördelning Finnlätten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 12 – Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnlätten för nuläge 2017

4.2 Prognosår 2040

I Tabell 8 visas de otransponerade resorna, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet) till och från Finnsläppen för prognosår 2040. I Tabell 9 visas totalt antal resor till och från Finnsläppen, det vill säga utresor och hemresor för ett årsmedeldygn, samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnsläppen visas i diagrammen i Figur 13.

Den geografiska fördelningen av var resorna till Finnsläppen kommer ifrån är ungefär samma som i nuläget. Även färdmedelsfördelningen är samma som i nuläget. Det är däremot 743 resor färre i prognosår 2040 än i nuläget vilket förklaras av att antalet arbetsplatser i Finnsläppen är lägre i 2040-modellen än 2017-modellen enligt basprognosen.

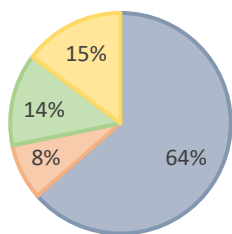
Tabell 8 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnsläppen (åmd) för prognosår 2040

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnsläppen	23	23	0	0	1	1	0	0
Västerås tätort	1 101	19	108	0	391	2	463	0
Övriga Västerås kommun	520	2	33	0	59	0	32	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	82	1	20	0	0	0	0	0
Eskilstuna	48	1	23	0	0	0	0	0
Sala	49	1	10	0	0	0	0	0
Enköping	58	1	13	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	30	2	10	0	0	0	0	0
Stockholms län	37	29	21	13	0	0	0	0
Övriga Södermanland	14	2	3	0	0	0	0	0
Örebro län	15	5	6	0	0	0	0	0
Övriga Västmanland	38	0	8	0	0	0	0	0
Övriga Södra	21	17	5	3	0	0	0	0
Totalt	2 035	105	260	16	451	4	495	0

Tabell 9 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (ämd) för prognosår 2040

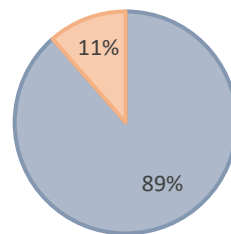
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	92	94%	0	0%	6	6%	0	0%	98	1%
Västerås tätort	2 240	54%	217	5%	786	19%	926	22%	4 169	62%
Övriga Västerås kommun	1 045	81%	66	5%	117	9%	64	5%	1 292	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	168	81%	39	19%	0	0%	0	0%	207	3%
Eskilstuna	98	68%	46	32%	0	0%	0	0%	144	2%
Sala	99	83%	20	17%	0	0%	0	0%	119	2%
Enköping	119	82%	26	18%	0	0%	0	0%	145	2%
Övriga Uppsala län	65	77%	19	23%	0	0%	0	0%	85	1%
Stockholms län	132	66%	68	34%	0	0%	0	0%	200	3%
Övriga Södermanland	32	83%	7	17%	0	0%	0	0%	38	1%
Örebro län	39	74%	13	26%	0	0%	0	0%	52	1%
Övriga Västmanland	77	82%	17	18%	0	0%	0	0%	93	1%
Övriga Samm	75	83%	16	17%	0	0%	0	0%	91	1%
Totalt	4 279	64%	553	8%	910	14%	990	15%	6 732	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 13 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för prognosår 2040

4.3 KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser

I Tabell 10 visas de otransponerade resorna, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnslättan för prognosår 2040 när antalet arbetsplatser i Finnslättan har uppdaterats till 20 000. I Tabell 11 visas totalt antal resor till och från Finnslättan, det vill säga utresor och hemresor för ett årsmedeldygn, samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnslättan visas i diagrammen i Figur 14.

När antalet arbetsplatser ökas till 20 000 ökar andelen resor inom Finnslättan, men i övrigt är det ungefär samma fördelning mellan områdena. Andelen kollektivtrafikresor ökar med ungefär 2 procentenheter medan andelen resor minskar för de övriga trafikslagen.

Tabell 10 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnslättan (åmd) för KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser

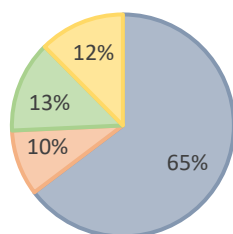
Resor till och från Finnslättan - Otransponerat (åmd)

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnslättan	280	280	0	0	19	19	0	0
Västerås tätort	6 110	50	653	0	2 165	5	2 194	0
Övriga Västerås kommun	2 878	6	218	0	321	0	177	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	502	4	134	0	0	0	0	0
Eskilstuna	318	3	182	0	0	0	0	0
Sala	309	1	60	0	0	0	0	0
Enköping	424	3	104	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	218	6	82	0	0	0	0	0
Stockholms län	237	71	183	19	0	0	0	0
Övriga Södermanland	96	6	27	0	0	0	0	0
Örebro län	100	12	55	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	225	1	56	0	0	0	0	0
Övriga Sann	134	45	39	7	0	0	0	0
Totalt	11 831	490	1 794	28	2 505	24	2 371	0

Tabell 11 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (åmd) för KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser

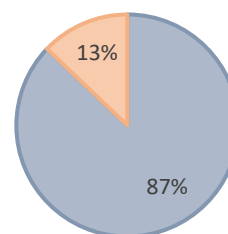
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	1 120	94%	0	0%	74	6%	0	0%	1 194	3%
Västerås tätort	12 321	55%	1 306	6%	4 340	19%	4 388	20%	22 355	59%
Övriga Västerås kommun	5 768	80%	436	6%	643	9%	353	5%	7 200	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 011	79%	267	21%	0	0%	0	0%	1 279	3%
Eskilstuna	643	64%	364	36%	0	0%	0	0%	1 007	3%
Sala	621	84%	121	16%	0	0%	0	0%	741	2%
Enköping	855	80%	209	20%	1	0%	0	0%	1 064	3%
Övriga Uppsala län	449	73%	165	27%	0	0%	0	0%	613	2%
Stockholms län	616	60%	404	40%	0	0%	0	0%	1 021	3%
Övriga Södermanland	204	79%	55	21%	0	0%	0	0%	259	1%
Örebro län	225	67%	112	33%	0	0%	0	0%	337	1%
Övriga Västmanland	452	80%	112	20%	0	0%	0	0%	565	1%
Övriga Samm	357	79%	94	21%	0	0%	0	0%	451	1%
Totalt	24 642	65%	3 645	10%	5 059	13%	4 742	12%	38 087	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 14 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser

4.4 KAa 2040 – 40 000 arbetsplatser

I Tabell 12 visas de otransponerade resorna, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnsletten för prognosår 2040 när antalet arbetsplatser i Finnsletten har uppdaterats till 40 000. I Tabell 13 visas totalt antal resor till och från Finnsletten, det vill säga utresor och hemresor för ett årsmedeldygn, samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnsletten visas i diagrammen i Figur 15.

När antalet arbetsplatser ökas till 40 000 ökar andelen resor inom Finnsletten ännu mer. Andelen resor ökar även från omkringliggande orter som Hallstahammar, Köping, Arboga, Kungsör, övriga Västmanland, Eskilstuna och Stockholm. Andelen kollektivtrafikresor ökar ännu mer (11 procentenheter) och andelen bilresor minskar (-16 procentenheter). Överflytten från bil till kollektivtrafik beror på ökat antal resor (främst arbetsresor) vilket leder till ökad trängsel i vägnätet och därmed väljer fler att åka kollektivtrafik. I valideringen konstaterades det att modellen överskattar bilresandet kring Finnsletten vilket betyder att överflytten från bilresandet till kollektivtrafiken kanske inte är lika stor som modellresultaten visar. Att antalet gång- och cykelresor blir så pass högt när antalet arbetsplatser ökar till 20 000 och 40 000 arbetsplatser i Finnsletten ska tolkas med försiktighet i och med att gång- och cykelresor är osäkert i modellen, vilket kan innebära att både bilresor och kollektivtrafikresor kan öka ytterligare.

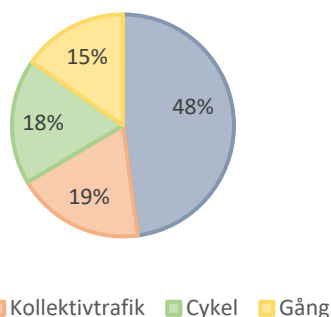
Tabell 12 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnsletten (åmd) för KAa 2040 – 40 000 arbetsplatser

	Resor till och från Finnsletten - Otransponerat (åmd)							
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnsletten	725	725	0	0	45	45	0	0
Västerås tätort	7 214	57	1 642	0	5 341	7	4 801	0
Övriga Västerås kommun	3 533	7	592	0	789	0	426	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	713	4	501	0	1	0	0	0
Eskilstuna	446	4	774	0	0	0	0	0
Sala	439	2	221	0	0	0	0	0
Enköping	627	4	438	0	1	0	0	0
Övriga Uppsala län	358	7	409	0	0	0	0	0
Stockholms län	405	86	940	21	0	0	0	0
Övriga Södermanland	168	7	134	0	0	0	0	0
Örebro län	186	15	285	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	310	1	205	0	1	0	0	0
Övriga Sann	250	54	176	9	0	0	0	0
Totalt	15 373	973	6 318	32	6 177	52	5 227	0

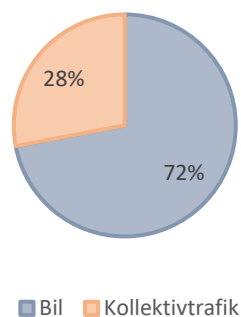
Tabell 13 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (åmd) för KAa 2040 – 40 000 arbetsplatser

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	2 900	94%	0	0%	180	6%	0	0%	3 080	5%
Västerås tätort	14 543	38%	3 284	9%	10 696	28%	9 602	25%	38 124	56%
Övriga Västerås kommun	7 079	66%	1 185	11%	1 578	15%	852	8%	10 695	16%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 435	59%	1 002	41%	1	0%	0	0%	2 438	4%
Eskilstuna	900	37%	1 548	63%	0	0%	0	0%	2 448	4%
Sala	880	67%	443	33%	0	0%	0	0%	1 323	2%
Enköping	1 261	59%	877	41%	2	0%	0	0%	2 139	3%
Övriga Uppsala län	731	47%	818	53%	0	0%	0	0%	1 550	2%
Stockholms län	981	34%	1 922	66%	0	0%	0	0%	2 904	4%
Övriga Södermanland	350	57%	269	43%	0	0%	0	0%	619	1%
Örebro län	402	41%	572	59%	0	0%	0	0%	973	1%
Övriga Västmanland	622	60%	411	40%	1	0%	0	0%	1 034	2%
Övriga Samm	608	62%	370	38%	0	0%	0	0%	978	1%
Totalt	32 692	48%	12 701	19%	12 458	18%	10 454	15%	68 306	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



Figur 15 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för KAa 2040 – 40 000 arbetsplatser

4.5 KAa 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser

I Tabell 14 visas de otransponerade resorna, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnsletten för känslighetsanalysen där markanvändningen från Västerås stads trafikmodell används och där antalet arbetsplatser i Finnsletten har uppdaterats till 20 000. I Tabell 15 visas totalt antal resor till och från Finnsletten, det vill säga utresor och hemresor för ett årsmedeldygn, samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnsletten visas i diagrammen i Figur 15.

När markanvändningen uppdaterats enligt Västerås stads trafikmodell och antalet arbetsplatser är 20 000 i Finnsletten så ökar antalet resor till och från Finnsletten med ungefär 3 800 resor jämfört med motsvarande scenario med basprognosens markanvändning. Andelen resor inom Finnsletten är större men i övrigt är det ungefär samma fördelning mellan områdena. Andelen bilresor är lägre (62% jämfört med 65%) medan andelen kollektivtrafik och cykel är något högre.

Tabell 14 - Otransponerade resor (endast enkelturer) till/från Finnsletten (ämd) för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser

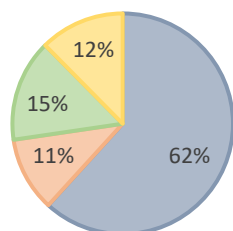
Resor till och från Finnsletten - Otransponerat (ämd)

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnsletten	362	362	0	0	24	24	0	0
Västerås tätort	6 338	49	895	0	2 699	5	2 401	0
Övriga Västerås kommun	3 087	7	282	0	371	0	195	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	511	4	163	0	0	0	0	0
Eskilstuna	317	3	214	0	0	0	0	0
Sala	314	1	72	0	0	0	0	0
Enköping	417	3	123	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	212	6	94	0	0	0	0	0
Stockholms län	245	65	208	18	0	0	0	0
Övriga Södermanland	95	5	31	0	0	0	0	0
Örebro län	101	11	62	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	231	1	69	0	0	0	0	0
Övriga Sann	144	40	45	7	0	0	0	0
Totalt	12 375	558	2 257	26	3 095	29	2 596	0

Tabell 15 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (åmd) för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser

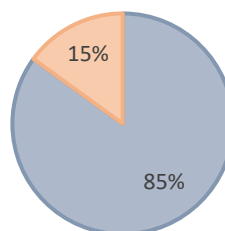
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	1 447	94%	0	0%	95	6%	0	0%	1 542	4%
Västerås tätort	12 774	52%	1 790	7%	5 409	22%	4 803	19%	24 776	59%
Övriga Västerås kommun	6 188	78%	563	7%	742	9%	390	5%	7 883	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 030	76%	326	24%	1	0%	0	0%	1 356	3%
Eskilstuna	642	60%	429	40%	0	0%	0	0%	1 070	3%
Sala	631	81%	144	19%	0	0%	0	0%	775	2%
Enköping	840	77%	245	23%	1	0%	0	0%	1 086	3%
Övriga Uppsala län	437	70%	188	30%	0	0%	0	0%	624	1%
Stockholms län	619	58%	451	42%	0	0%	0	0%	1 071	3%
Övriga Södermanland	200	76%	63	24%	0	0%	0	0%	263	1%
Örebro län	225	64%	127	36%	0	0%	0	0%	351	1%
Övriga Västmanland	464	77%	137	23%	1	0%	0	0%	602	1%
Övriga Samm	368	78%	104	22%	0	0%	0	0%	472	1%
Totalt	25 864	62%	4 567	11%	6 248	15%	5 193	12%	41 872	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 16 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser

4.6 KAa 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser

I Tabell 16 visas de otransponerade resorna, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnsletten för känslighetsanalysen där markanvändningen från Västerås stads trafikmodell används och där antalet arbetsplatser i Finnsletten har uppdaterats till 40 000. I Tabell 17 visas totalt antal resor till och från Finnsletten, det vill säga utresor och hemresor för ett årsmedeldygn, samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnsletten visas i diagrammen i Figur 15.

När markanvändningen uppdaterats enligt Västerås stads trafikmodell och antalet arbetsplatser är 40 000 i Finnsletten så minskar antalet resor till och från Finnsletten med ungefär 1 420 resor jämfört med motsvarande scenario med basprognosens markanvändning. Detta beror på att det blir ökad trängsel i vägnätet runt Finnsletten vilket leder till att resenärerna väljer andra målpunkter. I övrigt är det ungefär samma fördelning mellan områdena. Det är ännu lägre andel bilresor och högre andel kollektivtrafik och cykel än i motsvarande scenario med basprognosens markanvändning. Det är en effekt av trängseln i vägnätet. I och med att valideringen visade att modellen har ett högre flöde på vägnätet runt Finnsletten än vad trafikmätningarna visar är effekterna att resenärerna väljer andra målpunkter och byter från bil till kollektivtrafik kanske inte lika stora som modellresultatet visar. Att antalet gång- och cykelresor blir så pass högt när antalet arbetsplatser ökar till 20 000 och 40 000 arbetsplatser i Finnsletten ska tolkas med försiktighet i och med att gång- och cykelresor är osäkert i modellen.

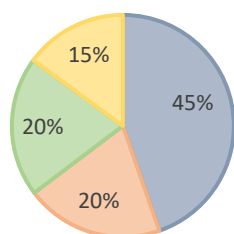
Tabell 16 – Otransponerade resor till/från Finnsletten (åmd) för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser

	Resor till och från Finnsletten – Otransponerat (åmd)							
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnsletten	861	861	0	0	54	54	0	0
Västerås tätort	6 275	48	1 893	0	5 904	5	4 598	0
Övriga Västerås kommun	3 221	6	603	0	795	0	393	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	641	4	540	0	1	0	0	0
Eskilstuna	396	3	800	0	0	0	0	0
Sala	396	1	234	0	0	0	0	0
Enköping	533	3	450	0	1	0	0	0
Övriga Uppsala län	312	6	407	0	0	0	0	0
Stockholms län	384	73	931	19	0	0	0	0
Övriga Södermanland	149	6	135	0	0	0	0	0
Örebro län	170	13	284	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	277	1	222	0	1	0	0	0
Övriga Södra	245	46	176	8	0	0	0	0
Totalt	13 862	1 073	6 674	29	6 756	59	4 992	0

Tabell 17 – Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsletten (åmd) för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser

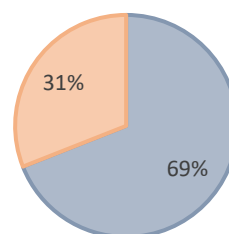
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsletten	3 445	94%	0	0%	214	6%	0	0%	3 659	5%
Västerås tätort	12 646	34%	3 786	10%	11 819	32%	9 197	25%	37 447	56%
Övriga Västerås kommun	6 455	64%	1 206	12%	1 592	16%	786	8%	10 039	15%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 290	54%	1 080	46%	1	0%	0	0%	2 371	4%
Eskilstuna	799	33%	1 600	67%	0	0%	0	0%	2 399	4%
Sala	795	63%	468	37%	0	0%	0	0%	1 263	2%
Enköping	1 072	54%	901	46%	2	0%	0	0%	1 974	3%
Övriga Uppsala län	637	44%	815	56%	0	0%	0	0%	1 452	2%
Stockholms län	915	33%	1 900	67%	0	0%	0	0%	2 815	4%
Övriga Södermanland	309	53%	270	47%	0	0%	0	0%	579	1%
Örebro län	366	39%	570	61%	0	0%	0	0%	935	1%
Övriga Västmanland	557	56%	444	44%	1	0%	0	0%	1 002	1%
Övriga Sann	583	61%	368	39%	0	0%	0	0%	951	1%
Totalt	29 869	45%	13 406	20%	13 629	20%	9 983	15%	66 887	100%

Färdmedelsfördelning Finnsletten



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

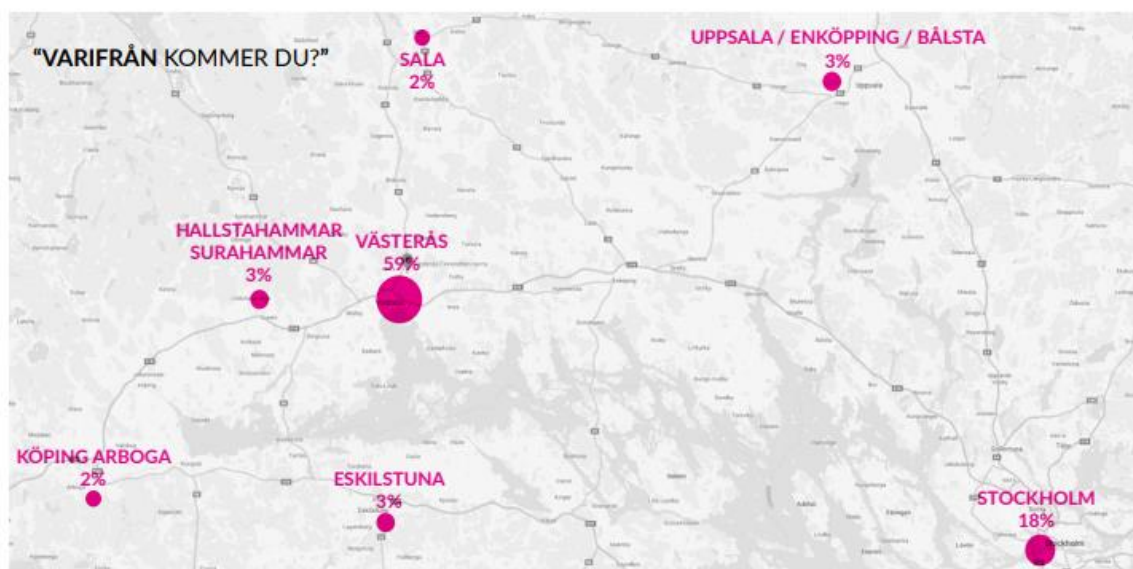
Figur 17 – Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnsletten för KAa 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser

5 Del 1 - Jämförelse med andra data om pendling

Nedan jämförs hur resultatet från Sampers-modellen överensstämmer eller skiljer sig från andra datakällor.

5.1 Jämförelse med resvaneundersökning för Finnslätten

I Figur 18 ses ett urklipp från planprogrammet för Finnslätten som visar boendeorter för anställda inom Finnslätten enligt en resvaneundersökning (RVU) från 2019 som presenteras i *Planprogram för stadsutveckling Finnslätten*¹. Andelen resor från Stockholm skiljer sig mellan Sampers-resultatet för år 2017 (2%) och RVU:n (18%). De kommunala resorna inom Västerås är i stället högre i modellen än vad RVU:n visar. Resorna från övriga områden stämmer bra överens med RVU:n.



SAMMANSTÄLLNING FRÅN RESEUNDERSÖKNING

Fastighetsägarna har som underlag för arbetet låtit göra en resvaneundersökning bland verksamma inom Finnslätten och med ett stort deltagande, nästan 800 personer. Undersökningen visar att huvuddelen av de verksamma kommer från Västerås (59%) och Stockholm (18%). De flesta kommer till Finnslätten med egen bil eller med cykel. Ur Planuppdrag, Västerås 2020-03-17

Figur 18 – Reseundersökning från 2019 för Finnslätten, bild från planprogrammet för Finnslätten.

¹ Planprogram för stadsutveckling Finnslätten, Västerås 2020-06-08

5.2 Jämförelse med statistik från SCB

Efter att resultaten presenterats för Trafikverket har vidare diskussioner förts avseende rimligheten kring var resorna kommer ifrån. I och med att Finnslättan planeras att bli ett högteknologiskt område förväntas det bidra till fler pendlingsresor från Stockholm och färre resor från de mindre orterna runt omkring Västerås än vad Sampers-resultaten visar. Trafikverket har därför även beställt branschspecifik resestatistik från SCB för att validera Sampers-resultaten mot det.

Resultaten från Sampers för Finnslättan har jämförts med resestatistik från SCB för år 2019 avseende Västerås. Statistiken visar ungefär samma fördelning som Sampers-modellen för Finnslättan, se Tabell 17.

Statistiken från SCB visar även att andelen inpendlare till Västerås för alla branscher stämmer bra överens med modellresultaten för Finnslättan, se Tabell 19. Däremot visar statistiken att fördelningen mellan varifrån resorna kommer ifrån skiljer sig för olika branscher. Statistiken visar att inom branscherna *Företagstjänster* och *Information och kommunikation* (som antagits representera det högteknologiska området som ska utvecklas i Finnslättan) är pendlingen från Stockholm, Uppsala, Södermanland och Örebro mer omfattande och pendlingen från kommuner i övriga Västmanland är mindre.

Baserat på viktat medelvärde (viktat baserat på antal pendlare inom respektive bransch) har det beräknats att till högteknologiska företag (företag inom branscherna *Företagstjänster* och *Information och kommunikation*) i Västerås pendlar 6,4% från Stockholm och Uppsala och 3,8% från Örebro och Södermanland, se Tabell 19. Detta kan jämföras med genomsnittet för alla arbetsresor till Västerås där 4,7% kommer från Stockholm och Uppsala, och 2,7% från Örebro och Södermanland enligt data från SCB, vilket också är ungefär vad Sampers-modellen genererar.

En relativt stor del av de arbetstillfällena som förväntas tillkomma i Finnslättan antas vara högteknologiska företag (inom branscherna *Företagstjänster* och *Information och kommunikation*). Därför har ytterligare känslighetsanalyser utförts för att ta hänsyn till att fler pendlar från Stockholm, Uppsala, Södermanland och Örebro till högteknologiska företag, se kapitel 6.

Tabell 18 – Jämförelse av modellresultat och statistik från SCB

	Arbetsresor till Finnslättan		Arbetsresor till Västerås	
	Sampers 2017		SCB 2019	
Stockholms län	169	2.3%	1 548	2.0%
Uppsala län	228	3.1%	2 008	2.6%
Södermanlands län	167	2.2%	1 533	2.0%
Örebro län	45	0.6%	541	0.7%
Västmanlands län	6 769	90.6%	68 995	90.6%
Övriga Sverige	97	1.3%	1 500	2.0%
	7 475	100.0%	76 125	100.0%

Tabell 19 – Totala andelen pendlingsresor till Västerås från Stockholm, Uppsala, Örebro och Södermanland, samt för branscherna Företags tjänster och Information och kommunikation från SCB.

	<i>G08 Information och kommunikation</i>	<i>G11 Företags- tjänster</i>	<i>Andel av arbetsresor till högteknologiska företag i Västerås (G08 och G11)</i>	<i>Andel av alla arbetsresor till Västerås, SCB 2019</i>
Antal pendlare till Västerås 2019 enligt SCB	507	2 792		
Startpunkter för pendling				
Stockholm och Uppsala	8.7%	6.0%	6.4%	4.7%
Örebro och Södermanland	5.3%	3.5%	3.8%	2.7%

6 Del 1 - Justering baserad på pendlingsmönster enligt SCB 2019

Här görs en justering av Sampers-resultatet baserat på pendlingsmönstren enligt SCB-data för Västerås. Det är inte fråga om en ny analys i Sampers utan endast en omräkning av resultattabellerna. Som framgår av Tabell 19 så är antalet pendlare till högteknologiska företag från Stockholm och Uppsala 6,4%, vilket är cirka 40% högre än genomsnittet på 4,7%. Även för antalet pendlare till högteknologiska företag från Örebro och Södermanland är det cirka 40% högre än genomsnittet (3,8% jämfört mot 2,7%).

De tillkommande arbetsplatserna i Finnsletten (20 000 eller 40 000) antas vara inom högteknologiska företag. Därför har uppräkningsfaktor på 1,4 antagits för tillkommande resor mellan scenario KA 2040 X och Prognosår 2040 för resor från Stockholm, Uppsala, Örebro och Södermanland. För att balansera totala antalet resor (då Sampers anses ge rätt totalvolym på antal resor) har övriga områden räknats ner med en nedskrivningsfaktor mellan 0.93 och 0.95. Färdmedelsfördelningen för varje område är densamma som enligt Sampers-resultaten, men fördelningen av andelen pendlare per område skiljer sig.

6.1 KAb 2040 – 20 000 arbetsplatser – justering baserat SCB

I Tabell 20 visas totalt antal resor efter omräkningen baserat på den branschspecifika statistiken för känslighetsanalysen där antalet arbetsplatser uppdaterats till 20 000 i Finnsletten. Totala antalet resor och färdmedelsfördelningen är samma som tidigare men fördelningen av var resorna kommer ifrån skiljer sig. Andelen resor från Västerås tätort och övriga Västerås kommun är 4 procentenheter lägre än modellresultatet medan andelen resor från Eskilstuna, Enköping och Stockholm ökar med 1 procentenhet från respektive område.

Tabell 20 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsletten (åmd) för KAb 2040 – 20 000 arbetsplatser – justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

Totalt antal resor till och från Finnsletten (åmd) – 2040 – 20 000 arbetsplatser - justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsletten	1 066	94%	0	0%	71	6%	0	0%	1 137	3%
Västerås tätort	11 794	55%	1 250	6%	4 155	19%	4 201	20%	21 400	56%
Övriga Västerås kommun	5 519	80%	418	6%	615	9%	338	5%	6 890	18%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	967	79%	256	21%	0	0%	0	0%	1 223	3%
Eskilstuna	863	64%	489	36%	0	0%	0	0%	1 352	4%
Sala	593	84%	115	16%	0	0%	0	0%	709	2%
Enköping	1 150	80%	281	20%	1	0%	0	0%	1 432	4%
Övriga Uppsala län	604	73%	221	27%	0	0%	0	0%	825	2%
Stockholms län	814	60%	535	40%	0	0%	0	0%	1 349	4%
Övriga Södermanland	274	79%	74	21%	0	0%	0	0%	348	1%
Örebro län	301	67%	150	33%	0	0%	0	0%	451	1%
Övriga Västmanland	432	80%	107	20%	0	0%	0	0%	540	1%
Övriga Samm	342	79%	90	21%	0	0%	0	0%	432	1%
Totalt	24 721	65%	3 985	10%	4 842	13%	4 539	12%	38 087	100%

6.2 KAb 2040 – 40 000 arbetsplatser – justering baserat SCB

I Tabell 21 visas totalt antal resor efter omräkningen baserat på den branschspecifika statistiken för känslighetsanalysen där antalet arbetsplatser uppdaterats till 40 000 i Finnsletten. Totala antalet resor är samma som tidigare men den totala färdmedelsfördelningen och fördelningen av var resorna kommer ifrån skiljer sig. Andelen kollektivtrafikresor ökar från 19% till 21% medan andelen gång- och cykelresor minskar med 1 procentenhet vardera. Andelen resor från Finnsletten, Västerås tätort och övriga Västerås kommun är 6 procentenheter lägre än modellresultatet. Andelen resor från Hallstahammar, Köping, Arboga och Kungsör är 1 procentenhet lägre än modellresultatet, även andelen resor från övriga Västmanland är 1 procentenhet lägre. Andelen resor från Eskilstuna, Enköping, övriga Uppsala län och Örebro län ökar med 1 procentenhet från respektive område. Andelen resor från Stockholms län ökar från 4% till 6%.

Tabell 21 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsletten (åmd) för KAb 2040 – 40 000 arbetsplatser – justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

Totalt antal resor till och från Finnsletten (åmd) – 2040 – 40 000 arbetsplatser - justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsletten	2 683	94%	0	0%	167	6%	0	0%	2 850	4%
Västerås tätort	13 541	38%	3 058	9%	9 959	28%	8 941	25%	35 500	52%
Övriga Västerås kommun	6 598	66%	1 104	11%	1 471	15%	794	8%	9 968	15%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 333	59%	931	41%	1	0%	0	0%	2 266	3%
Eskilstuna	1 239	37%	2 131	63%	0	0%	0	0%	3 370	5%
Sala	818	67%	412	33%	0	0%	0	0%	1 230	2%
Enköping	1 731	59%	1 204	41%	2	0%	0	0%	2 936	4%
Övriga Uppsala län	1 008	47%	1 128	53%	0	0%	0	0%	2 136	3%
Stockholms län	1 347	34%	2 639	66%	0	0%	0	0%	3 986	6%
Övriga Södermanland	481	57%	370	43%	0	0%	0	0%	851	1%
Örebro län	554	41%	789	59%	0	0%	0	0%	1 342	2%
Övriga Västmanland	578	60%	382	40%	1	0%	0	0%	961	1%
Övriga Sann	565	62%	344	38%	0	0%	0	0%	910	1%
Totalt	32 478	48%	14 491	21%	11 601	17%	9 735	14%	68 306	100%

6.3 KAb 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser – justering baserat SCB

I Tabell 22 visas totalt antal resor efter omräkningen baserat på den branschspecifika statistiken för känslighetsanalysen med Västerås stads markanvändning och där antalet arbetsplatser uppdaterats till 20 000 i Finnsletten. Totala antalet resor är samma som tidigare men den totala färdmedelsfördelningen och fördelningen av var resorna kommer ifrån skiljer sig. Andelen kollektivtrafikresor ökar från 11% till 12% medan andelen cykelresor minskar med 1 procentenhet. Andelen resor från Västerås tätort och övriga Västerås kommun är 3 procentenheter lägre än modellresultatet. Andelen resor från övriga Uppsala ökar med 1 procentenhet.

Tabell 22 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsletten (åmd) för KAb 2040 – Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser – justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

Totalt antal resor till och från Finnsletten (åmd) - 2040 - Västerås_MA - 20 000 arbetsplatser - justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsletten	1 381	94%	0	0%	91	6%	0	0%	1 472	4%
Västerås tätort	12 258	52%	1 718	7%	5 190	22%	4 609	19%	23 775	57%
Övriga Västerås kommun	5 937	78%	540	7%	712	9%	374	5%	7 563	18%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	987	76%	313	24%	1	0%	0	0%	1 301	3%
Eskilstuna	864	60%	577	40%	0	0%	0	0%	1 441	3%
Sala	605	81%	138	19%	0	0%	0	0%	743	2%
Enköping	1 132	77%	330	23%	1	0%	0	0%	1 463	3%
Övriga Uppsala län	588	70%	253	30%	0	0%	0	0%	840	2%
Stockholms län	821	58%	598	42%	0	0%	0	0%	1 419	3%
Övriga Södermanland	268	76%	85	24%	0	0%	0	0%	353	1%
Örebro län	301	64%	170	36%	0	0%	0	0%	471	1%
Övriga Västmanland	445	77%	132	23%	1	0%	0	0%	577	1%
Övriga Sann	354	78%	100	22%	0	0%	0	0%	453	1%
Totalt	25 941	62%	4 953	12%	5 995	14%	4 983	12%	41 872	100%

6.4 KAb 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser – justering baserat SCB

I Tabell 23 visas totalt antal resor efter omräkningen baserat på den branschspecifika statistiken för känslighetsanalysen med Västerås stads markanvändning och där antalet arbetsplatser uppdaterats till 40 000 i Finnsletten. Totala antalet resor är samma som tidigare men den totala färdmedelsfördelningen och fördelningen av var resorna kommer ifrån skiljer sig. Andelen kollektivtrafikresor ökar från 20% till 23% medan andelen bilresor och gång- och cykelresor minskar med 1 procentenhet vardera. Andelen resor från Västerås tätort och övriga Västerås kommun är 5 procentenheter lägre än modellresultatet. Andelen resor från Hallstahammar, Köping, Arboga och Kungsör är 1 procentenhet lägre än modellresultatet. Andelen resor från Eskilstuna, Enköping, övriga Uppsala län och Örebro län ökar med 1 procentenhet från respektive område. Andelen resor från Stockholms län ökar från 4% till 6%.

Tabell 23 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsletten (åmd) för KAb 2040 – Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser – justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

Totalt antal resor till och från Finnsletten (åmd) - 2040 - Västerås_MA - 40 000 arbetsplatser - justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsletten	3 194	94%	0	0%	199	6%	0	0%	3 393	5%
Västerås tätort	11 804	34%	3 534	10%	11 032	32%	8 584	25%	34 954	52%
Övriga Västerås kommun	6 034	64%	1 127	12%	1 488	16%	735	8%	9 383	14%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	1 201	54%	1 006	46%	1	0%	0	0%	2 209	3%
Eskilstuna	1 099	33%	2 202	67%	0	0%	0	0%	3 301	5%
Sala	741	63%	436	37%	0	0%	0	0%	1 177	2%
Enköping	1 470	54%	1 234	46%	2	0%	0	0%	2 706	4%
Övriga Uppsala län	877	44%	1 122	56%	0	0%	0	0%	1 999	3%
Stockholms län	1 255	33%	2 606	67%	0	0%	0	0%	3 861	6%
Övriga Södermanland	425	53%	370	47%	0	0%	0	0%	795	1%
Örebro län	504	39%	785	61%	0	0%	0	0%	1 289	2%
Övriga Västmanland	519	56%	414	44%	1	0%	0	0%	934	1%
Övriga Sann	544	61%	343	39%	0	0%	0	0%	887	1%
Totalt	29 666	44%	15 179	23%	12 723	19%	9 319	14%	66 887	100%

6.5 Sammanfattning av jämförelse av Sampers-resultat och beräknad pendling baserat på SCB

I Tabell 24 visas en sammanställning av var det totala antalet resor till och från Finnsletten kommer ifrån för alla känslighetsanalyser. Tabellen visar skillnaden av var resorna kommer ifrån mellan modellen och omräkningen baserat på statistik från SCB.

I Tabell 25 visas en sammanställning av den totala färdmedelsfördelningen för alla känslighetsanalyser och en jämförelse mellan modellresultaten och omräkningen baserat på statistik från SCB.

Tabell 24 – Sammanställning av hur resorna till och från Finnsletten fördelas mellan områdena för de olika känslighetsanalyserna

Områdesfördelning för totalt antal resor till och från Finnsletten - Jämförelse mellan modell och justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB								
	KA 2040 - 20 000 arbetsplatser		KA 2040 - 40 000 arbetsplatser		KA 2040 - Västerås MA med 20 000 arbetsplatser		KA 2040 - Västerås MA med 40 000 arbetsplatser	
	Modell	Justerat	Modell	Justerat	Modell	Justerat	Modell	Justerat
Finnsletten	3%	3%	5%	4%	4%	4%	5%	5%
Västerås tätort	59%	56%	56%	52%	59%	57%	56%	52%
Övriga Västerås kommun	19%	18%	16%	15%	19%	18%	15%	14%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	3%	3%	4%	3%	3%	3%	4%	3%
Eskilstuna	3%	4%	4%	5%	3%	3%	4%	5%
Sala	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Enköping	3%	4%	3%	4%	3%	3%	3%	4%
Övriga Uppsala län	2%	2%	2%	3%	1%	2%	2%	3%
Stockholms län	3%	4%	4%	6%	3%	3%	4%	6%
Övriga Södermanland	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Örebro län	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%
Övriga Västmanland	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Övriga Södra	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Tot	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

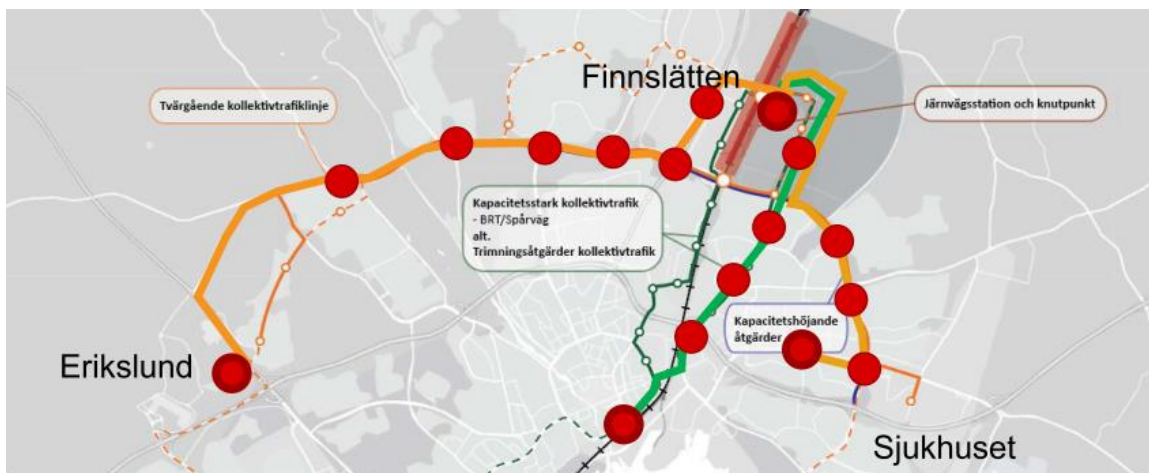
Tabell 25 – Sammanställning av färdmedelsfördelningen för totalt antal resor till och från Finnslätten för de olika känslighetsanalyserna.

**Färdmedelsfördelning för totalt antal resor till och från Finnslätten –
Jämförelse mellan modell och justering baserat på pendlingsmönster enligt SCB**

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Modell	Justerat	Modell	Justerat	Modell	Justerat	Modell	Justerat
KA 2040 - 20 000 arbetsplatser	65%	65%	10%	10%	13%	13%	12%	12%
KA 2040 - 40 000 arbetsplatser	48%	48%	19%	21%	18%	17%	15%	14%
KA 2040 - Västerås markanvändning med 20 000 arbetsplatser	62%	62%	11%	12%	15%	14%	12%	12%
KA 2040 - Västerås markanvändning med 40 000 arbetsplatser	45%	44%	20%	23%	20%	19%	15%	14%

7 Del 2 – Förutsättningar för åtgärder

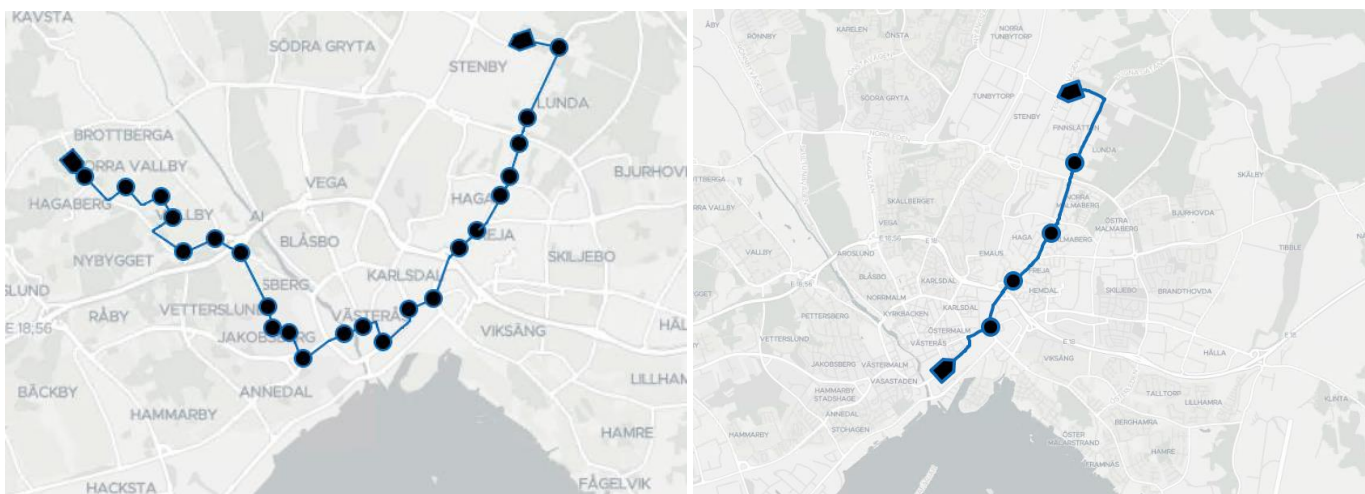
I ett nästa steg har åtgärder analyserats för Finnslätten för att möta den förväntade utvecklingen i området. Åtgärdspaketet innebär kapacitetsstark kollektivtrafik (BRT) till Finnslätten från Resecentrum, Östra Västerås och Västra Västerås. Sträckan Resecentrum – Finnslätten på dagens linje 4 (Brottberga – Resecentrum – Finnslätten) görs om till en BRT-linje, det vill säga färre stopp och snabbare restid. En ny linje läggs till mellan Erikslund (Västra Västerås) och Sjukhuset (Östra Västerås) via Finnslätten.



Figur 19 – Sträckning av de nya busslinjerna

7.1 Linje 4

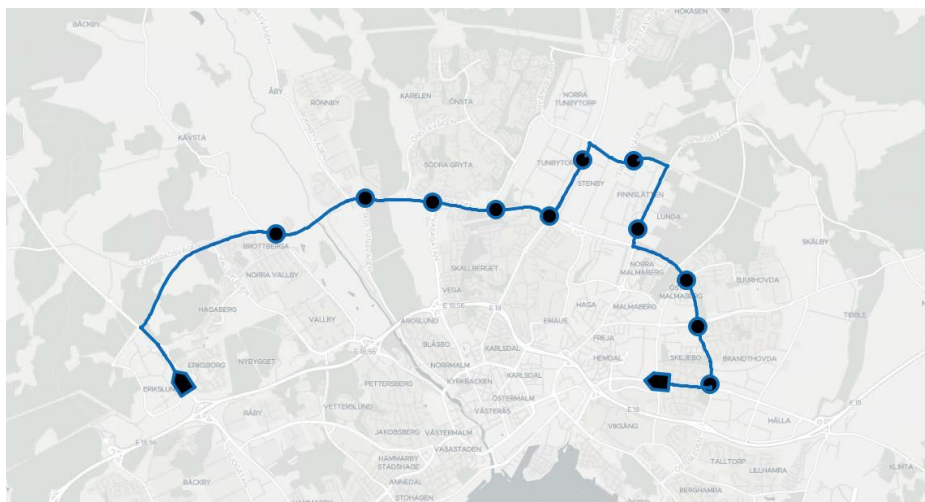
Den västra delen av linje 4, det vill säga Brottberga-Resecentrum behålls som idag i modellen. Den nordöstra delen, Resecentrum – Finnslätten får färre hållplatser och snabbare restid. Antalet hållplatser ändras från 9st till 4st och restiden minskas från 14min till 11min. Turtätheten mellan Resecentrum och Finnslätten ändras från 107 turer/dygn till 170 turer/dygn och på förmiddagen (6.30-8.30) ändras antalet turer från 16 till 24.



Figur 20 - Hållplatslägen för linje 4 i JA till vänster och hållplatslägen för BRT-delen av linje 4 i UA till höger

7.2 Ny tvärlinje

På den västra delen av tvärlinjen (Erikslund-Finnslätten) är det 6 hållplatslägen och på den östra delen (Finnslätten-Sjukhuset) är det 4 hållplatslägen. Restiden är totalt 28min för tvärlinjen, 17min på den västra delen och 11min på den östra delen. Tvärlinjen har kvartstrafik under hela dygnet.



Figur 21 - Hållplatslägen för den nya tvärlinjen

7.3 Biltrafiken

Vid införandet av BRT mellan Finnslätten och Resecentrum påverkas även biltrafiken. Antalet körfält har ändrats så det är ett körfält i vardera riktningen på hela sträckan. Hastigheten har sänkts från 50km/h och 60 km/h till 40 km/h.

8 Del 2 – Resultat för åtgärder från Sampers

Här visas resultat och analyser för modellprognoserna i liknande form som i del 1 för grundscenariona samt antal påstigande för busslinjerna.

Jämförelsealternativet (JA) i huvudanalysen innebär basprognosen, prognosår 2040 med 15 000 arbetsplatser i Finnslätten, endast omfördelat inom Västerås. I utredningsalternativet (UA) i huvudanalysen har åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik (enligt avsnitt 7) lagts till.

JA i känslighetsanalysen innebär basprognosen med justerad markanvändning enligt Västerås stads befolkningsprognos, omräknat till prognosår 2040 och 20 000 arbetsplatser i Finnslätten. I UA i känslighetsanalysen har åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik (enligt avsnitt 7) lagts till.

Förklaring av de olika scenariona framgår i Tabell 3.

8.1 Huvudanalys

8.1.1 Jämförelsealternativ

I Tabell 30 visas otransponerade resor, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnslätten för JA. I Tabell 27 visas totalt antal resor till och från Finnslätten, det vill säga utresor och hemresor (från hemmet till ärendet och tillbaka till hemmet) för ett årsmedeldygn (åmd), samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnslätten visas i diagrammen i Figur 22.

Den geografiska fördelningen av var resorna till Finnslätten kommer ifrån är ungefär samma som i KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser. Det som skiljer sig är att större andel resor till/från Finnslätten kommer från Västerås tätort och övriga Västerås kommun. Det förklaras av att alla tillkommande resor i Västerås mellan nuläge 2017 och prognosår 2040 ligger i Finnslätten, vilket gör att fler behöver ta sig från övriga Västerås till Finnslätten för att ta sig till arbetsplatsen. Färdmedelsfördelningen visar på större andel biltrafik än i KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser, vilket beror på att det nu inte blir samma trängsel i vägnätet som de tillkommande arbetsplatserna i KAa 2040 – 20 000 arbetsplatser innebar så det blir ingen överflyttning till kollektivtrafiken. Nu är färdmedelsfördelningen mer lik Prognosår 2040, bortsett från att det är färre gångresor i och med att fler får längre till sina arbetsplatser när de flyttats till Finnslätten.

I Figur 23 visas antal påstigande per hållplats för linje 4. Totalt på hela linjen är det 10 534 påstigande per dygn i båda riktningarna. På sträckan Resecentrum-Finnslätten är det 6 287 resor per dygn i båda riktningarna.

Tabell 26 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnlätten (åmd) för JA.

Resor till och från Finnlätten - Otransponerat (åmd)

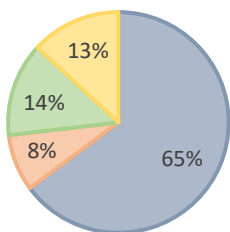
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnlätten	194	194	0	0	14	14	0	0
Västerås tätort	5 172	44	530	0	1 795	5	1 858	0
Övriga Västerås kommun	2 394	5	176	0	268	0	147	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	361	4	89	0	0	0	0	0
Eskilstuna	213	3	106	0	0	0	0	0
Sala	217	1	40	0	0	0	0	0
Enköping	272	3	61	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	135	6	43	0	0	0	0	0
Stockholms län	166	69	95	19	0	0	0	0
Övriga Södermanland	61	5	14	0	0	0	0	0
Örebro län	64	12	28	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	166	1	38	0	0	0	0	0
Övriga Samm	94	43	23	7	0	0	0	0
Totalt	9 510	391	1 244	27	2 077	19	2 005	0

Tabell 27 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnlätten (åmd) för JA.

Totalt antal resor till och från Finnlätten (åmd)

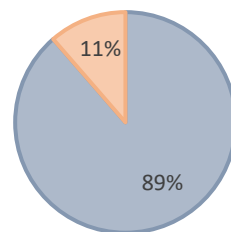
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnlätten	777	93%	0	0%	55	7%	0	0%	832	3%
Västerås tätort	10 432	55%	1 060	6%	3 599	19%	3 716	20%	18 808	62%
Övriga Västerås kommun	4 798	80%	351	6%	537	9%	294	5%	5 981	20%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	730	80%	178	20%	0	0%	0	0%	909	3%
Eskilstuna	432	67%	213	33%	0	0%	0	0%	645	2%
Sala	437	85%	79	15%	0	0%	0	0%	516	2%
Enköping	551	82%	122	18%	0	0%	0	0%	674	2%
Övriga Uppsala län	283	77%	86	23%	0	0%	0	0%	369	1%
Stockholms län	469	67%	227	33%	0	0%	0	0%	696	2%
Övriga Södermanland	132	82%	29	18%	0	0%	0	0%	162	1%
Örebro län	151	72%	58	28%	0	0%	0	0%	209	1%
Övriga Västmanland	335	81%	77	19%	0	0%	0	0%	412	1%
Övriga Samm	275	82%	60	18%	0	0%	0	0%	335	1%
Totalt	19 803	65%	2 542	8%	4 192	14%	4 010	13%	30 547	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



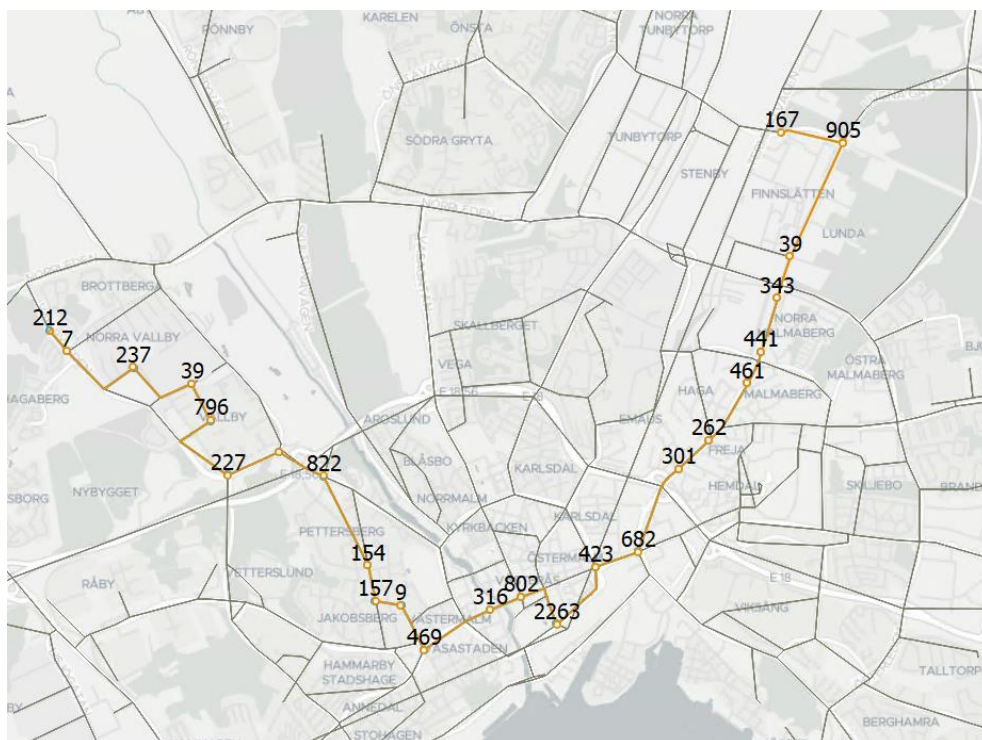
■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 22 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för JA



Figur 23 – Antal påstigande per hållplats för linje 4 i JA

8.1.2 Utredningsalternativ

I Tabell 28 visas otransponerade resor, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnslättan för UA. I Tabell 29 visas totalt antal resor till och från Finnslättan, det vill säga utresor och hemresor (från hemmet till ärendet och tillbaka till hemmet) för ett årsmedeldygn (åmd), samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnslättan visas i diagrammen i Figur 24.

Den geografiska fördelningen av var resorna till Finnslättan kommer ifrån är ungefär samma som i JA. Det är ungefär 2 procentenheter fler som åker kollektivtrafik jämfört med JA till följd av det förbättrade kollektivtrafikutbudet.

I Figur 25 visas antal påstigande per hållplats för linje 4 och den nya tvärlinjen. Totalt på hela linje 4 är det 10 704 påstigande per dygn i båda riktningarna i UA. På sträckan Resecentrum-Finnslättan är det 6 828 resor per dygn i båda riktningarna. Tvärlinjen har totalt 2 297 påstigande per dygn i båda riktningarna. I UA är det ungefär 900 fler påstigande på alla bussar i utredningsområdet än i JA.

I Figur 26 visas flödeskillnaden för kollektivtrafiken mellan UA och JA. Rött visar en flödesökning och grönt en flödesminskning. Figuren visar en ökning i och med den nya tvärlinjen, och minskning på de busslinjer som går från Resecentrum ut mot områdena längs tvärlinjen. Tidigare har resenärerna varit tvungna att åka via Resecentrum till Finnslättan, medan de nu kan åka direkt från västra och östra Västerås med tvärlinjen. På linje 4 mellan Resecentrum och Finnslättan ses både flödesökning och flödesminskning på sträckan, vilket förklaras av nya och borttagna hållplatser. Även tågresande har ökat något.

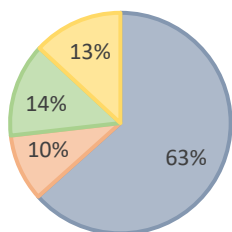
Tabell 28 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnslättan (åmd) för UA.

	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnslättan	195	195	0	0	14	14	0	0
Västerås tätort	5 020	43	626	0	1 787	5	1 853	0
Övriga Västerås kommun	2 351	5	226	0	268	0	147	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	354	4	103	0	0	0	0	0
Eskilstuna	208	3	123	0	0	0	0	0
Sala	211	1	44	0	0	0	0	0
Enköping	265	3	74	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	132	6	51	0	0	0	0	0
Stockholms län	162	69	106	18	0	0	0	0
Övriga Södermanland	60	5	17	0	0	0	0	0
Örebro län	63	12	32	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	161	1	44	0	0	0	0	0
Övriga Samm	93	43	25	7	0	0	0	0
Totalt	9 275	391	1 469	26	2 070	19	2 000	0

Tabell 29 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnslätten (åmd) för UA.

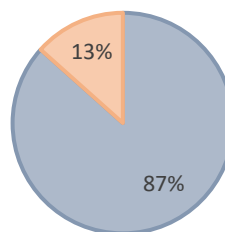
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnslätten	781	93%	0	0%	55	7%	0	0%	836	3%
Västerås tätort	10 125	54%	1 252	7%	3 584	19%	3 705	20%	18 666	61%
Övriga Västerås kommun	4 713	79%	452	8%	537	9%	295	5%	5 996	20%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	715	78%	206	22%	0	0%	0	0%	921	3%
Eskilstuna	422	63%	246	37%	0	0%	0	0%	668	2%
Sala	425	83%	87	17%	0	0%	0	0%	513	2%
Enköping	535	78%	147	22%	0	0%	0	0%	683	2%
Övriga Uppsala län	277	73%	103	27%	0	0%	0	0%	379	1%
Stockholms län	461	65%	248	35%	0	0%	0	0%	709	2%
Övriga Södermanland	130	79%	34	21%	0	0%	0	0%	164	1%
Örebro län	149	70%	65	30%	0	0%	0	0%	214	1%
Övriga Västmanland	325	79%	88	21%	0	0%	0	0%	413	1%
Övriga Sömm	273	81%	63	19%	0	0%	0	0%	336	1%
Totalt	19 331	63%	2 991	10%	4 177	14%	4 000	13%	30 498	100%

Färdmedelsfördelning Finnslätten



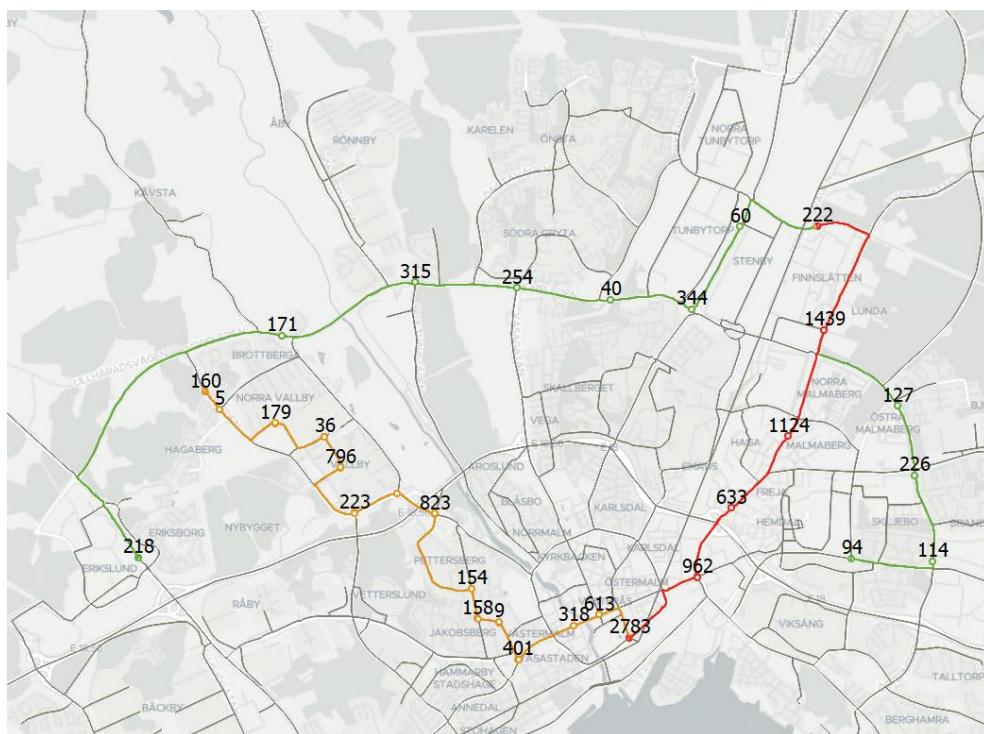
■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik

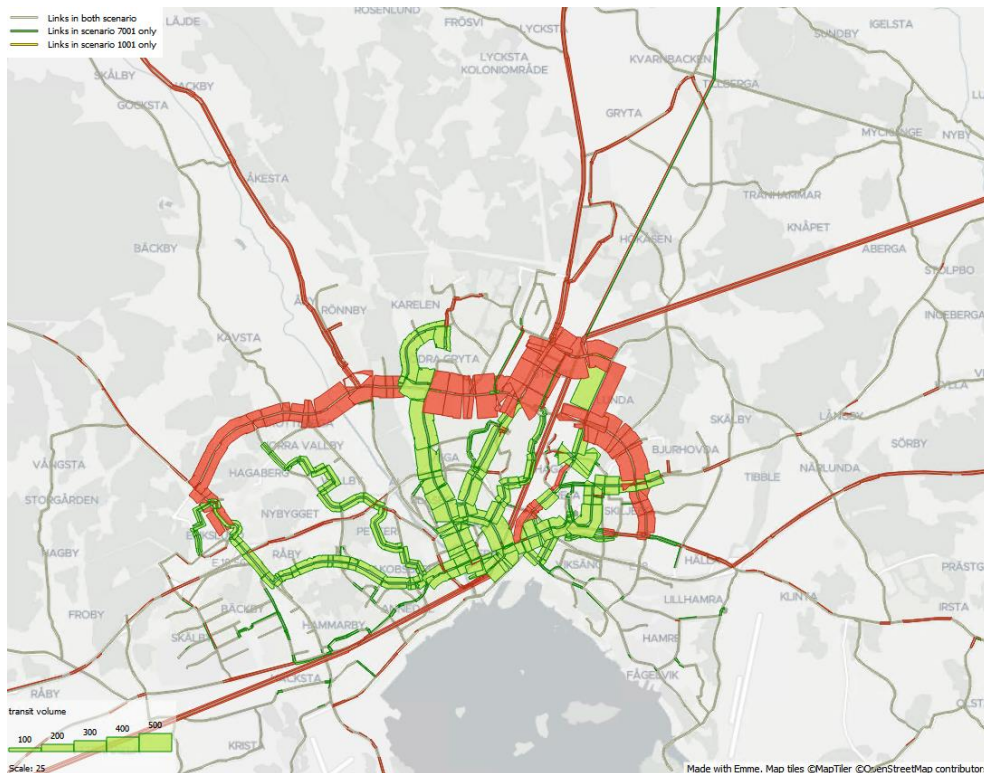


■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 24 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnslätten för UA



Figur 25 - Antal påstigande per hållplats för linje 4 och tvärnlinjen i UA



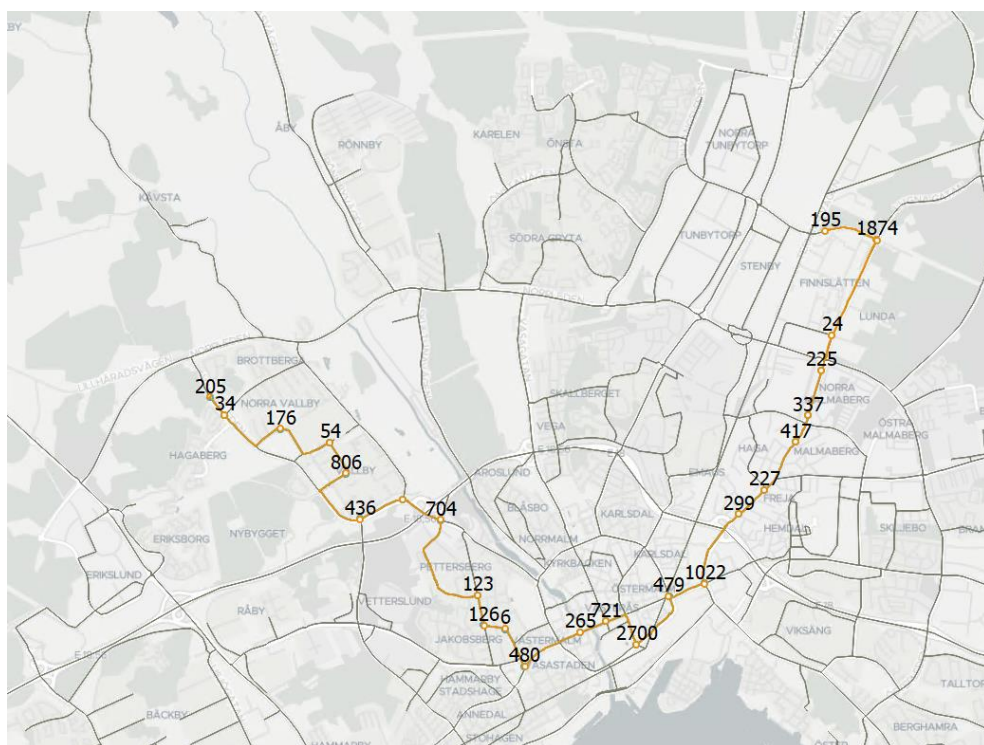
Figur 26 - Skillnad i kollektivtrafikflöden mellan UA och JA

8.2 Känslighetsanalys

8.2.1 Jämförelsealternativ

Resultaten i form av antal resor till/från Finnslätten samt färdmedelsfördelning för jämförelsealternativet i känslighetsanalysen är presenterade i kapitel 4.3.

I Figur 27 visas antal påstigande per hållplats för linje 4. Totalt på hela linjen är det 11 938 påstigande per dygn i båda riktningarna. På sträckan Resecentrum-Finnslätten är det 7 801 resor per dygn i båda riktningarna.



Figur 27 - Antal påstigande per hållplats för linje 4 i JA

8.2.2 Utredningsalternativ

I Tabell 30 visas otransponerade resor, det vill säga endast enkelresor (från hemmet till ärendet) och inte hemresor (från ärendet till hemmet), till och från Finnslätten för UA. I Tabell 31 visas totalt antal resor till och från Finnslätten, det vill säga utresor och hemresor (från hemmet till ärendet och tillbaka till hemmet) för ett årsmedeldygn (åmd), samt färdmedelsfördelning för respektive område och total andel resor per område. Totala färdmedelsfördelningen för Finnslätten visas i diagrammen i Figur 28.

Den geografiska fördelningen av var resorna till Finnslätten kommer ifrån är ungefär samma som i JA. I fördelningen mellan bil och kollektivtrafik är det ungefär 3 procentenheter fler som åker kollektivtrafik jämfört med JA till följd av det förbättrade kollektivtrafikutbudet. Färdmedelsfördelningen visar även ökat gång- och

cykelresande jämfört med JA, vilket beror på att när några hållplatser tagits bort på linje 4 väljer vissa att gå eller cykla i stället. Anledningen till att det blir den effekten i känslighetsanalysen och inte i huvudanalysen är att det är fler boende längs linje 4 i Västerås markanvändning än vad det är i basprognosens markanvändning.

I Figur 29 visas antal påstigande per hållplats för linje 4 och den nya tvärlinjen. Totalt på hela linje 4 är det 12 584 påstigande per dygn i båda riktningarna i UA. På sträckan Resecentrum-Finnslätten är det 8 843 resor per dygn i båda riktningarna. Tvärlinjen har totalt 2 478 påstigande per dygn i båda riktningarna. I UA är det ungefär 1 200 fler påstigande på alla bussar i utredningsområdet än i JA.

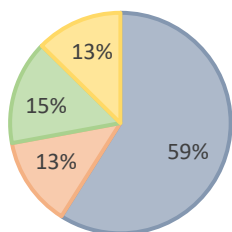
Tabell 30 - Otransponerade resor (endast enkelresor) till/från Finnslätten (åmd) för UA.

	Resor till och från Finnslätten - Otransponerat (åmd)							
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Finnslätten	363	363	0	0	24	24	0	0
Västerås tätort	5 982	48	1 067	0	2 742	5	2 428	0
Övriga Västerås kommun	2 939	7	357	0	377	0	198	0
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	480	4	192	0	0	0	0	0
Eskilstuna	293	3	252	0	0	0	0	0
Sala	299	1	82	0	0	0	0	0
Enköping	379	3	151	0	0	0	0	0
Övriga Uppsala län	200	7	115	0	0	0	0	0
Stockholms län	211	77	237	20	0	0	0	0
Övriga Södermanland	89	6	37	0	0	0	0	0
Örebro län	93	13	74	1	0	0	0	0
Övriga Västmanland	219	1	81	0	0	0	0	0
Övriga Södra	124	49	49	8	0	0	0	0
Totalt	11 671	582	2 694	30	3 144	29	2 626	0

Tabell 31 - Totalt antal resor (utresor och hemresor) till och från Finnsläppen (åmd) för UA.

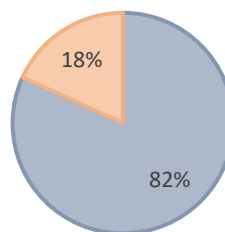
	Bil		Kollektivtrafik		Cykel		Gång		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Finnsläppen	1 451	94%	0	0%	95	6%	0	0%	1 547	4%
Västerås tätort	12 060	49%	2 135	9%	5 493	22%	4 857	20%	24 544	59%
Övriga Västerås kommun	5 892	76%	714	9%	755	10%	396	5%	7 758	19%
Hallsta, Köping, Arboga, Kungsör	967	72%	385	28%	1	0%	0	0%	1 353	3%
Eskilstuna	594	54%	505	46%	0	0%	0	0%	1 098	3%
Sala	601	79%	163	21%	0	0%	0	0%	764	2%
Enköping	764	72%	302	28%	1	0%	0	0%	1 067	3%
Övriga Uppsala län	413	64%	230	36%	0	0%	0	0%	642	2%
Stockholms län	576	53%	515	47%	0	0%	0	0%	1 090	3%
Övriga Södermanland	190	72%	74	28%	0	0%	0	0%	264	1%
Örebro län	212	59%	149	41%	0	0%	0	0%	362	1%
Övriga Västmanland	441	73%	162	27%	1	0%	0	0%	603	1%
Övriga Sömm	347	75%	114	25%	0	0%	0	0%	461	1%
Totalt	24 507	59%	5 449	13%	6 345	15%	5 253	13%	41 554	100%

Färdmedelsfördelning Finnsläppen



■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Gång

Fördelning mellan bil och kollektivtrafik



■ Bil ■ Kollektivtrafik

Figur 28 - Färdmedelsfördelning för alla resor till och från Finnsläppen för UA

9 Del 2 - Samkalk för åtgärder

9.1 Huvudanalys

I Tabell 32 redovisas Samkalk-resultaten för huvudanalysen uppdelat på de olika trafikslagen.

För kollektivtrafiken syns de största effekterna bland trafikanteffekterna. Fordonskostnaderna ökar för persontransportföretagen på grund av ökad trafikering medan resenärerna får kortare restider. För personbilsresenärerna ökar restiden på grund av sänkt hastighet och minskad kapacitet.

Personbilsresenärerna får däremot stora trafiksäkerhetsnyttor, där storleksordningen känns orimligt stor.

Detta kan bero osäkerheter i modellberäkningarna och diskuteras mer i kapitel 9.1.1. För att få mer rimliga trafiksäkerhetsnyttor har ett stramare urval gjorts för beräkningen av trafiksäkerhetsnyttorna, så det bara är nyttorna som uppstår i Västmanlands län om räknas med. Statens intäkter minskar på grund av minskade skatteinkomster för drivmedel. Totala nyttorna är 1 024 MSEK enligt Samkalk men 192 MSEK med reviderad beräkning av trafiksäkerhetsnyttorna. Investeringskostnaden finns inte framtagen än så därför redovisas ingen nettonuvärdeskvot.

Tabell 32 - Samkalk-resultat för huvudanalysen, UA-JA (MSEK)

		Totalt	Personbil	Lastbil	Buss/tåg	Flyg
Trafikanteffekter	Resenärer	378	-700		1 079	0
	Restid	484	-595		1 079	0
	Reskostnad	-112	-112		0	0
	Vägavgifter/vägskatt	6	6			
	Godstransporter	-481		-481		
	Restid	-372		-372		
	Reskostnad	-105		-105		
	Vägavgifter/vägskatt	-2		-2		
	Transporttid gods	-2		-2		
	Persontransportföretag	-209			-209	0
	Biljettintäkter	205			205	0
	Fordonskostnader kollektivtrafik	-401			-401	0
	Moms på biljettintäkter	-12			-12	0
	Banavgifter	-2			-2	
Externa effekter	Externa effekter	1 412	1 364	78	-30	0
	Trafiksäkerhet*	1 303	1 244	72	-14	0
	Klimat och hälsa (exkl trafiksäkerhet)		120	6	-2	0
	Övriga externa effekter	-14			-14	
Budgeteffekter	Budgeteffekter (inkl. skattefaktor)	-232	-239	-6	13	0
	Drivmedelsskatt för vägtrafik	-241	-233	-8		
	Vägavgifter/vägskatt	-4	-6	2		
	Moms på biljettintäkter	12			12	0
	Banavgifter	2	2	2	1	2
Drift och underhåll		157	160	-3	0	0
TOTALT (Samkalk)		1 024	585	-412	852	0
TOTALT (reviderad TS-nytta)		192	-215	-459	852	0
Samhällsekonomisk investeringskostnad						
Nettonuvärde						
NNK_idu						

*Osäkra trafiksäkerhetsnyttor från Samkalk.

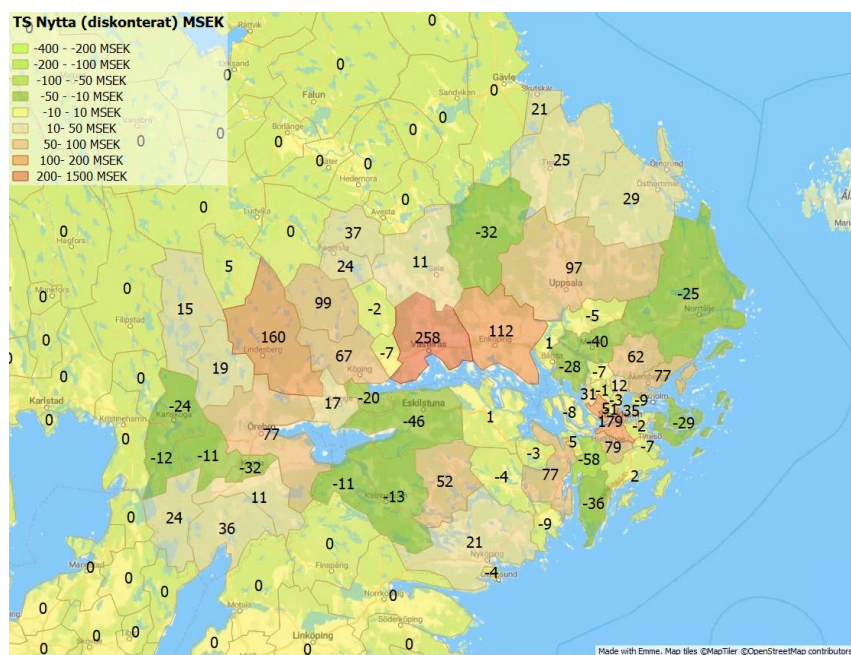
9.1.1 Kvalitetsbedömning av kalkylen

Beräkningarna följer de krav och riktlinjer som anges för trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser. Alla prognoser och kalkyler är ändå förknippade med osäkerheter. Bland annat förekommer osäkerheter i de olika förutsättningar som antas gälla i prognosen.

Samkalk-resultatet visar stora restidsförluster för persontrafiken efter den hastighetssänkning som görs och minskningen av antal körfält som skapar trängsel vägnätet. Detta gör att restidsförlusten för biltrafiken i princip tar ut restidsvinsten för kollektivtrafiken vilket gör att den totala nyttan hänger till stor del på trafiksäkerhetsnyttan. Trafiksäkerhetsnyttan är en nytta som brukar kunna ge osäkert resultat.

Trafiksäkerhetsnyttorna anses vara för stora med tanke på de små förändringar som sker i vägnätet och med tanke på att det inte syns någon större effekt på biltrafikflödena. Däremot är det små flöden som dyker upp lite överallt vilket är svårt att veta om det beror på åtgärden, konvergensproblem eller om avrundningen är för grov på matriserna i nätutläggningen. Kontroller har gjorts för att se hur trafiksäkerhetsnyttorna uppstår geografiskt, se Figur 30. I figuren syns det att trafiksäkerhetsnyttorna uppstår ganska spretigt. För att få en mer rimlig trafiksäkerhetsnytta har det valts att göra ett stramare urval på de länkar och noder som beräknar trafiksäkerhetsnyttan, som bara motsvarar Västmanlands län. Trafiksäkerhetsnyttan för personbil och lastbil blir då 470 MSEK i stället för 1 316 MSEK.

Ytterligare ett test som går att göra för att försöka stabilisera trafiksäkerhetsnyttorna är att sätta en finare avrundning på matriserna i nätutläggningen i Indata till Samkalk. Detta har inte gjorts till den här kalkylen.



Figur 30 – Geografisk fördelning av trafiksäkerhetsnyttorna

9.2 Känslighetsanalys

I Tabell 33 redovisas Samkalk-resultaten för känslighetsanalysen med Västerås markanvändning uppdelat på de olika trafikslagen.

Även för känslighetsanalysen syns de största effekterna för kollektivtrafiken bland trafikanteffekterna, på grund av ökad trafikering medan resenärerna får kortare restider. För personbilsresenärerna ökar restiden precis som i huvudanalysen men reskostnaden minskar till skillnad från huvudanalysen. Anledningen till att reskostnaden minskar är troligtvis på grund av hur markanvändningen skiljer sig som gör att personbilsresenärerna inte får de långa omvägarna som uppstår i huvudanalysen. Även i känslighetsanalysen får personbilsresenärerna stora trafiksäkerhetsnyttor. Här är det dock större andel som uppstår i Västmanlands län så även med den reviderade beräkningen så blir trafiksäkerhetsnyttorna stora. Statens intäkter minskar på grund av minskade skatteinkomster för drivmedel. Totala nyttorna är 1 742 MSEK enligt Samkalk men 1 606 MSEK med reviderad beräkning av trafiksäkerhetsnyttorna.

Tabell 33 - Samkalk-resultat för huvudanalysen, UA-JA (MSEK)

		Totalt	Personbil	Lastbil	Buss/tåg	Flyg
Trafikanteffekter	Resenärer	745	-609		1 353	0
	Restid	640	-713		1 353	0
	Reskostnad	101	101		0	0
	Vägavgifter/vägskatt	4	4			
	Godstransporter	-239		-239		
	Restid	-190		-190		
	Reskostnad	-50		-50		
	Vägavgifter/vägskatt	2		2		
	Transporttid gods	-1		-1		
	Persontransportföretag	-247			-247	0
	Biljettintäkter	195			195	0
	Fordonskostnader kollektivtrafik	-428			-428	0
	Moms på biljettintäkter	-11			-11	0
	Banavgifter	-3			-3	
Externa effekter	Externa effekter	1 525	1 456	101	-32	0
	Trafiksäkerhet	1 426	1 340	100	-14	0
	Klimat och hälsa (exkl trafiksäkerhet)		116	1	-2	0
	Övriga externa effekter	-16			-16	
Budgeteffekter	Budgeteffekter (inkl. skattefaktor)	-233	-248	0	14	0
	Drivmedelsskatt för vägtrafik	-241	-244	3		
	Vägavgifter/vägskatt	-6	-4	-2		
	Moms på biljettintäkter	11			11	0
	Banavgifter	3			3	0
Drift och underhåll		191	187	4	0	0
TOTALT (Samkalk)		1 742	787	-133	1 088	0
TOTALT (reviderad TS-nytta)		1 606	648	-144	1 088	0
Samhällsekonomisk investeringskostnad						
Nettonuvärde						
NNK_idu						

9.3 Trafikverkets känslighetsanalyser

Trafikverkets standardiserade känslighetsanalyser har beräknats, men redovisas inte här då de inte anses tillföra någonting med tanke på förutsättningarna för den här analysen. Känslighetsanalyserna innebär 50% högre trafik tillväxt (KA50) och 0% trafik tillväxt jämfört med nuläget (KA0). Eftersom åtgärden baseras på stor exploatering i området fram till 2040 som inte kommer med i KA0 blir den missvisande.

10 Resultatdiskussion

Sampersanalysens resultat för Finnslätten stämmer väl överens med SCB-data om nuvarande pendlingsmönster för Västerås som helhet. Det finns dock relativt stora skillnader rörande geografiska pendlingsmönster mellan resultatet från Sampers-analysen och resultat från resvaneundersökning som gjorts för arbetsplatser på Finnslätten. Det finns flera osäkerhetsfaktorer i detta skede, såsom hur många arbetsplatser som kan komma att anläggas, vilka branscher dessa kommer omfatta och hur pendlingsandelen för kategorierna *Information och Kommunikation* samt *Företagstjänster* kan komma att utvecklas på sikt, samt hur övriga Västerås kommer att utvecklas.

Avseende avvikelser mellan Sampers och övriga data gällande andelen pendlare från olika områden så kan det bero på brister i effektsambanden inom Sampers, men det kan också finnas andra förklaringar som påverkar. Till exempel så kan den höga andelen pendlare inom kategorierna *Information och kommunikation* samt *Företagstjänster* åtminstone delvis förklaras av att dessa arbetsplatser inom Finnslätten är relativt nyetablerade och att relevant, högkvalificerad personal inte kunnat rekryteras på orten. Dessa arbetstagare kan komma att fortsätta pendla från Stockholm och andra platser på grund av att de redan är etablerade där. Under något decennium så kan det dock komma att ske strukturella förändringar som medför att denna högkvalificerade arbetskraft i högre utsträckning kan komma att bosätta sig i Västerås med omnejd. Till exempel så kan personalen över tid komma att värdera bosättning närmare arbetsplatsen och lägre bostadspriser än i till exempel Stockholm.

I Sampers-modellen paras boende ihop med arbetsplatser baserat på befintligt generellt kunskapsunderlag, vilket kan antas avspegla ett "jämviktsläge" där de strukturella omflyttningarna redan skett. Det kan därför inte uteslutas att på något decenniums sikt så kan pendlingsmönstren ha stabiliserats i ett läge som inte är helt olik resultatet enligt Sampers. Långväga pendling kan dock vara betydligt högre många år innan ett sådant jämviktsläge uppnås.

En faktor som är väldigt svår att förutse hur den kan påverka pendlingen är coronapandemin som bland annat ökat andelen arbete på distans, åtminstone kortsiktigt. Ökade förutsättningar att arbeta hemma kan bland annat ge effekter både på var personer väljer att bosätta sig och hur ofta personer pendlar.

Hur många arbetsplatser som tillkommer inom Finnslätten har stor påverkan på andelen biltrafik, vilket sannolikt beror på att när antalet pendlingsresor ökar kraftigt utan att kapaciteten i vägnätet ökar så leder minskad framkomlighet för bil till att fler i stället väljer framför allt kollektivtrafik och i viss mån cykling och gång. I valideringen av Sampers-modellen konstaterades det dock att modellen överskattar bilresandet kring Finnslätten vilket betyder att överflytten från bilresandet till kollektivtrafiken kanske inte blir lika stor som modellresultaten visar. Att antalet gång- och cykelresor blir så pass högt när antalet arbetsplatser ökar till 20 000 och 40 000 arbetsplatser i Finnslätten ska tolkas med försiktighet i och med att gång- och cykelresor är osäkert i modellen, vilket kan innebära att både bilresor och kollektivtrafikresor kan öka ytterligare. Sampers-modellen är en makromodell och resandeflöden och eventuella kapacitetsproblem på enskilda länkar eller noder stämmer inte nödvändigtvis även om resultatet stämmer på en övergripande nivå.

Alla dessa resultat ska tolkas med försiktighet av flera anledningar. Dels baseras de på relativt generella och övergripande effektsamband och fler förenklingar behöver alltid göras i denna typ av analyser. Dels beror resultaten till stor del på övrig utveckling i närområdet och regionen. Vilka beslut kring infrastruktur som fattas spelar stor roll. Om en utveckling av arbetsplatserna inom Finnslätten i det högre intervallet genomförs så kan andelen bilpendlande ändå bli stor om till exempel bilinfrastrukturen också byggs ut.

Bilaga 2

Bortvalda brister och behov
– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnslätten Västerås



TRAFIKVERKET

Bortvalda brister och behov		
ID	Brist och behov	Motivering
1	Finnslätten är framtidens elektrifieringskluster, det krävs en "aveny" i framtidens Finnslätten.	Bristen ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning (inom området).
2	GC-väg saknas vid Fredholmogatan.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning (inom området).
3	Behov av en gång- och cykelport under rv 56 mellan Hökåsen S och Norra Tunbytorp.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning. Kopplar inte till åtgärdsvalsstudiens syfte.
4	Hållplats Lundamotet på v56 saknar cykelställ.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning. Kopplar inte till åtgärdsvalsstudiens syfte då cykelställen troligtvis kommer brukas av boende i området och ej verksamma i Finnslätten. <i>Ersätts med bristande möjlighet till kombinationsresor.</i>
5	Utfart med busshållplats som skymmer.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning (inom området).
6	Biltrafik vid ombyggnation av E18 från Köping.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning. Kopplar inte till åtgärdsvalsstudiens syfte.
7	Skulle linje 2 kunna gå mer österut, kanske mötas med 5an?	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.
8	Störningar från trafik för framtida skola/förskola och bostäder inom Finnslätten.	Kopplar inte till åtgärdsvalsstudiens syfte.
9	Behov av att säkerställa framkomlighet för avfallsfordon till både verksamheter och bostäder.	Finns inga planer att bygga bort vägar till/från området. Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
10	Svag koppling till Nyköping och Oxelösund, innebär byten och buss.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.
11	För många p-platser i området idag.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
12	Lång restid till/från Göteborg (inga snabbtåg förbi Västerås).	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.
13	Svag koppling till Nyköping och Oxelösund, innebär byten och buss.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.
14	Oattraktiva miljöer för gående inom området.	Brist ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.
15	Det finns idag bristfälligt med laddningsbara parkeringsplatser inom området.	Behandlas inom området / av marknaden.

16	Behov av att säkerställa byggtrafik under byggnationen av Finnslätten. Det finns ett behov av ökad kapacitet för byggtrafik på det närliggande trafiknätet. Byggkompetens kommer sannolikt behöva anställas från regionalt håll, vilket genererar resor.	Behandlas inom området / av marknaden.
17	Gles tågtrafik Sala-Västerås-Linköping Timmestrafik idag.	Redan åtgärdat med halvtimmestrafik under ÅVS genomförande.
18	Bristande utrymme för utbyggnad av järnvägen förbi området.	Kopplad till åtgärd snarare än brist. Finns ej validering.
19	Ev. brist med avsaknad av direktkoppling Västerås flygplats. Beror på om flygplatsen i framtiden kommer erbjuda persontrafiklinjer.	Stor osäkerhet.
20	Avsaknad av tankställen med hållbara drivmedel.	Behandlas inom området / av marknaden.
21	Behov av ett truckstop för Finnslätten.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
22	Behov bättre transporter och koppling till Västerås flygplats.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
23	Hjulstabron hindrar att större fartyg kommer in till hamnen.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
24	Behov av att möjliggöra för intermodal trafik från Västkusten.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
25	Kapacitetsbrist Pilgatan.	Ingår i brist nr 2.
26	Brist omledningsvägar vid ev. stopp i huvudvägnätet.	Kan kopplas till kapacitetsbrist E18. Behandlas i annan utredning.
27	Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet GC under järnväg Norrleden.	Ej validerad brist.
28	Brist att det finns en risk inom stadsplanering att industrispår slopas.	Svag koppling till åtgärdsvalsstudiens syfte i övrigt.
29	Behov av tillgänglighet från Arlanda-Finnslätten dygnet runt. Eftersom Finnslätten planeras att utvecklas till ett högteknologiskt område med internationella intressen och kompetens kräver det att det till området möjliggörs regionala resor från Arlanda dygnet runt på grund av den oregelbundna nattrafiken från Arlanda.	Behovet kan inte motiveras med förbindelse dygnet runt i nuläget då efterfrågan måste valideras först. Behovet om attraktiv koppling behålls mellan Arlanda och Finnslätten.

Bilaga 3

Bortvalda åtgärdsförslag

– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnslätten Västerås



TRAFIKVERKET

Bortvalda åtgärdsförslag

I detta dokument sammanställs de åtgärdsförslag som bortsållats och som studien ej går vidare med.

Ny järnvägskoppling Arlanda/Uppsala-Västerås

Om: Järnvägskoppling mot Arlanda/Uppsala alt Uppsala/Arlanda.

Åtgärden avskrivs då den inte har direkt koppling till Finnsletten. Bristen avser kopplingen mellan Uppsala-Arlanda-Västerås där arbetsgrupper ser att detta är en större fråga än bara kopplingen till Finnsletten.

Fyrspår Västerås C - Kallhäll

Åtgärden avskrivs då den ej är kopplad till tillgängligheten till Finnsletten utan snarare till Västerås-Stockholm-Oslo. En mycket omfattande åtgärd som ska ses i ljuset av tillgängligheten till Finnsletten.

Ombyggnad av Resecentrum/Bussterminal

Avskrivs med avseende på pågående arbete.

Smalare väderskydd bussterminalen

Om: Byt ut väderskydden till smalare varianter vid bussterminalen så att de inte täcker hela plattformen.

Åtgärden avskrivs då den ligger utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.

Pendeltåg mellan Enköping och Västerås

Om: System med pendeltåg Västerås-Enköping, med tätare uppehåll

Åtgärden avskrivs då den ej är kopplad till tillgängligheten till Finnsletten utan Västerås - Enköping

Pendeltåg mellan (Ludvika)-Fagersta-Sura-Hallsta-RC-Finnsletten-Tillberga

Åtgärden avskrivs med hänvisning till nyttan

Geofencing

Åtgärden avskrivs då den inte tydligt möter något av de projektspecifika målen och kan ses som mer ett verktyg än en åtgärd.

Mobilitetscenter i Finnsletten

Åtgärden avskrivs då den ligger inom planområdet – utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.

Fortsatt direkttrafik till större aktörer från Stockholm

Åtgärden avskrivs då den hanteras av verksamheterna i området.

Parkeringsnormer i detaljplaner

Åtgärden avskrivs då arbete pågår parallellt. Arbetas inom kommunen just nu.

Regional busstrafik med stopp i Finnsletten, mest logiskt från norr och öst

Åtgärden avskrivs då den ingår i andra åtgärder.

Elväg

Åtgärden avskrivs då syftet med den fångas upp som teknisk lösning som kan införlivas i andra åtgärder.

Automatiserad buss i Finnsletten

Åtgärden avskrivs då den ligger inom planområdet – utanför åtgärdsvalsstudiens avgränsning.

Åtgärder för minskad genomfartstrafik via Hökåsen

Om: Åtgärden innebär åtgärder för minskad genomfartstrafik via Hökåsen då Finnslettens expansion riskerar att medföra att trafik norrifrån på rv56 kör via Åsenlundsvägen genom Hökåsen och befintligt vattenskyddsområde.

Åtgärden avskrivs då den risken för smittrafik anses vara mycket låg.

Godsterminal i anslutning till Finnsletten

Om: Åtgärden innebär en godsterminal med järnvägsanslutning vid Finnsletten för att möjliggöra intermodala godstransporter. Läget förutsätts vara i anslutning till befintlig järnväg.

Åtgärden avskrivs då den risken för smittrafik anses vara mycket låg.

Möjliggöra för industrispårsanslutning till Finnsletten

Om: Åtgärden möjliggör för trafikslagsövergripande godshantering för att ta höjd för framtidens godsutmaningar på ett hållbart sätt. Åtgärden kan kombineras med åtgärd 2. Järnvägsstation. Åtgärden innebär att inte omöjliggöra för ett framtida industrispår i området eller i anslutning till området. Exempelvis kan reservat för industrispår inom område bevaras i planskedet för att möjliggöra lösning i framtiden. Alternativt kan nya industrispår anläggas och anpassas till framtida behov, logistiklösningar och verksamheter.

Åtgärden har omformulerats – se åtgärd 20.

Spårväg mellan Västerås resecentrum och Finnsletten

Om: Åtgärden innebär en ny kapacitetsstark kollektivtrafiklinje i form av spårväg i befintligt gatunät mellan Västerås resecentrum och Finnsletten för att möta ett ökat resande och vara en smidig del i den regionala resan.

Åtgärden har avskrivits under arbetsprocessens gång då erfarenheter från liknande projekt i andra städer visar att den ekonomiska lönsamheten är svår att uppnå i konkurrens av andra framtagna åtgärder i åtgärdsvalsstudien. Åtgärden ger en marginell nytta jämfört med BRT-lösningen men kostnaden är högre på grund av att det innebär mer omfattande ombyggnad av gata och nyanläggning av spår.

Trafiksäkring för oskyddade trafikanter i korsning Lugna gatan/Norrleden

Om: Åtgärden innebär trafiksäkrande korsningsåtgärd i korsningen Lugna gatan/Norrleden för att minska antalet olyckor med oskyddade trafikanter i korsningen.

Åtgärden har strukits under arbetsprocessens gång då en mindre ombyggnad av till- och frånfarter inte skulle ge effekt för förbättrad trafiksäkerhet. Trafikverkets krav för att uppnå god eller mindre god trafiksäkerhetsklass på passager i plan är att passagen ska vara hastighetsssäkrad till 30 eller 40 km/timmen. Rapporten föreslår att passagera ses över i samband med kommunens fortsatta planering av Finnsletten och anslutande planer.

Bilaga 4

PM Restidseffekter av en station i
Finnslätten

– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnslätten Västerås



TRAFIKVERKET

Restidseffekter av en station i Finnslätten

Inledning

Syftet med detta dokument är att överskådligt undersöka vilka restidseffekter en station i Finnslätten skulle ha för kollektivtrafikresenärer som ska till eller från Finnslätten och övriga resenärer. Detta används sedan för att göra en grov bedömning av hur stort nyttjandet behöver vara för att dessas nytta ska överstiga den negativa nyttan som ett extra tågstopp genererar för övriga resenärer.

Beställare:	Pernilla Bernhardsson, Trafikverket region Öst
Utförare:	Mattias Hedström, Trafikverket region Öst
Omfattning:	Ny beräkning
Sammanhang:	ÅVS bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås
Verktyg:	Egen beräkning
Kalkyldatum:	2022-10-27

Bakgrund

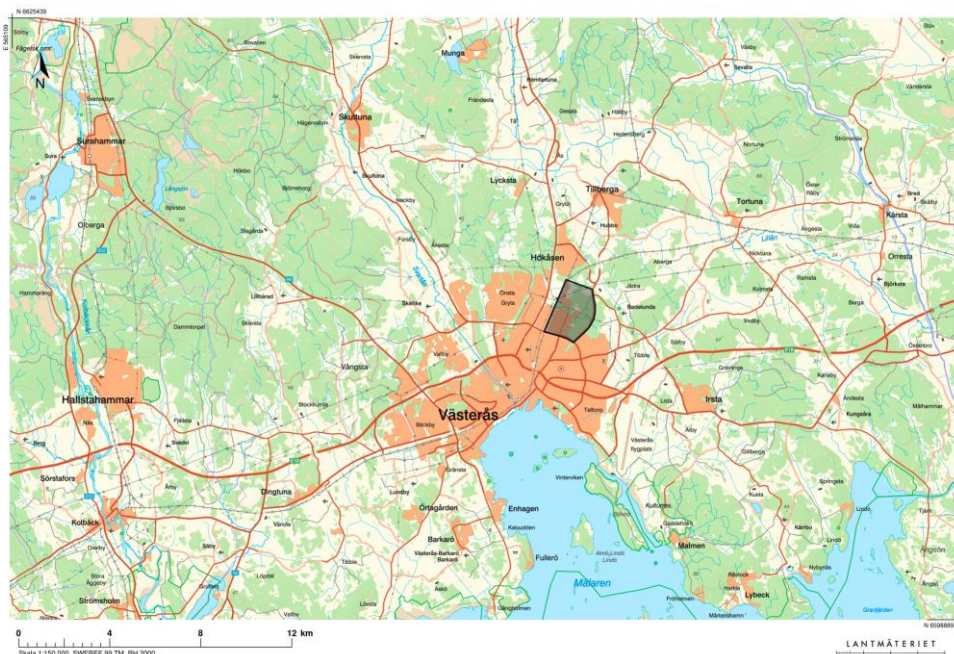
Finnslätten

Finnslätten är en stadsdel i norra Västerås som fram till 1950-talet ett obebyggt och skogbevuxet område. Under 1960-talet började Asea bygga verksamheter i området och följdes senare av flera andra större företag som exempelvis ABB, Bombardier, Northvolt samt Amazon vilket har gjort Finnslätten till ett industriområde med ca 7-8000 arbetstillfällen.

År 2018 tog näringslivet tillsammans med Mälardalens högskola och Västerås stad initiativet till att skapa "Vision för Finnslätten". Initiativet leds av en styrgrupp med representanter från Västerås stad, Kungsleden AB, ABB Mälardalens högskola, Northvolt, Bombardier och Westinghouse och ABB-gymnasiet. Vision för Finnslätten har arbetat i nära samarbete med kommunen i framtagandet av Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021.

I planprogrammet framgår det att Finnslätten idag ses som ett omodernt område som inte längre fyller sitt syfte. Området exploaterades under 1960-talet för att göra plats åt de större industrier men idag ser dock behovet annorlunda ut. Planprogrammet återger en bild av en utveckling mot ett mer modernt och tekniskt högintensivt område som på sikt kan skapa mellan 15 000 – 40 000 arbetstillfällen. Planen

presenterar utbyggnad av både småskalig infrastruktur och större i form av bland annat införande av nytt ”tågstopp” på Mäljarbanan i områdets nordvästra kant.



Figur 1: Finnslätterns ungefärliga avgränsningsområde i planprogrammet

Planprogrammets målbild är alltså att antalet arbetstillfällen i Finnslätten på sikt ska kunna vara fyra gånger fler än i nuläget vilket även medför krav på transportinfrastrukturen. Vilket resulterat i en förfrågan från kommunen och Region Västmanland till Trafikverket om initiering av en åtgärdsvalsstudie med fokus på hållbar mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten.

Kollektivtrafikresor till och från Finnslätten

Den närmaste tågstationen med resande utbyte Västerås Centralstation som ligger ca 3,5 km från den närmsta ytterkanten av området som utgör Finnslätten. Mellan 1992 till 1995 hade dock Västerås Norra som ligger i Finnslätten resandeutbyte. I nuläget kollektivtrafikförsörjs Finnslätten framförallt genom det lokala bussnätet då de flesta kollektivtrafikresor till Finnslätten som startar utanför Västerås kommun kräver ett byte till lokal buss vid Västerås Resecentrum. Detta innebär att den sista delen av den regionala kollektivtrafikresan blir samma som de lokala resorna mellan Västerås Resecentrum och Finnslätten.

I nuläget så går det två busslinjer som stannar vid både Västerås Centralstation och Finnslätten, linje 4 samt linje 6. I genomsnitt har de en restid på ca 14 minuter mellan Västerås Centralstation samt hållplatsen i Finnslätten. Avgångarna sker enligt

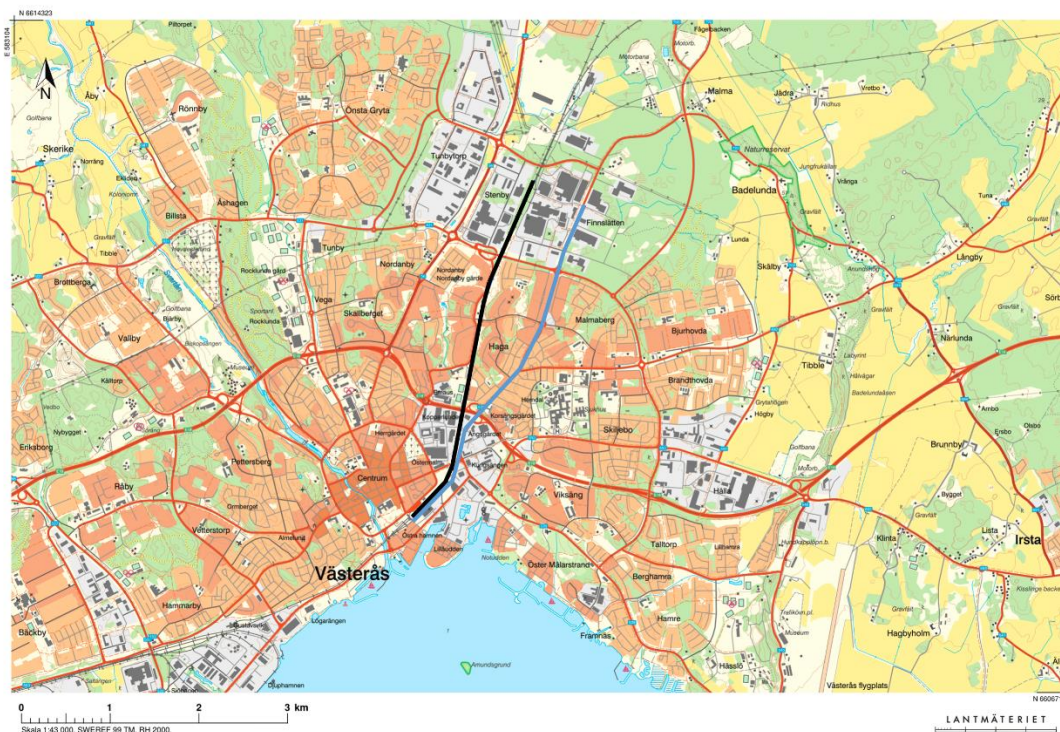
Restidseffekter av en station i Finnslätten

tidtabellerna med 1, 6 samt 8 minuters mellanrum med en genomsnittsväntetid på ca 5 minuter. Kopplat till ÅVS bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås utreds dock möjligheten att minska antalet hållplatser som linje 4 stannar vid vilket skulle leda till att restiden minskar till ca 11,5 minuter.

På sträckan Västerås Centralstation och Västerås Norra, vilken är sträckan där en ny station utreds, passerar det i nuläget ca 90 persontåg om dagen. I den nu gällande prognosen för 2040 förväntas resandeflödet på sträckan var 9758000 per år.

Restidseffekter för tågresenärer av en ny station i Finnslätten

En station vid Finnslätten skulle påverka restiden för resenärer som ska till eller från området positivt. Dock är storleken på denna restidsnytta olika stor beroende på om start och slutpunkten ligger öster eller väster om Västerås Centralstation. Då avsaknaden av en station i Finnslätten påverkar restiden för kollektivtrafikresenärer som reser med tåg och har en start- eller slutpunkt öster om Finnslätten mer än de som har men start- eller slutpunkt väster om Finnslätten.



Figur 2: Den svarta linjen motsvara resväg mellan Västerås Centralstation och en potentiell station i Finnslätten med tåg. Den blå linjen visar ett exempel på resväg mellan Västerås Centralstation och Finnslätten med buss.

Denna skillnad är en följd av att resenärer som kommer från eller ska till platser väster om Finnslätten reser i "rätt" riktning. De skulle antingen resa den svarta som illustreras i Figur 2 ovan med tåg eller den blå linjen med buss beroende på om en ny station byggs eller inte. En resenär med start- eller slutpunkt öster om Finnslätten resväg kortas däremot ned med summan av den svarta och blå sträckan om det finns en station i Finnslätten.

Restidsvinster för tågresenärer som ska till eller från Finnslätten	
Start- eller slutpunkt väster om Finnslätten.	Start- eller slutpunkt öster om Finnslätten.
-Restidsskillnaden mellan buss och tåg. -Tidsskillnaden mellan tågets uppehåll vid Västerås Centralstation jämfört med väntetid kopplat till byte från tåg till buss.	-Restiden det tar att åka mellan Finnslätten och Västerås Centralstation med tåg. -Tiden det tar att byta till buss vid Västerås Centralstation. -Restiden det tar att åka mellan Finnslätten och Västerås Centralstation.

Samtidigt så skulle en station i Finnslätten påverka restiden för alla resenärer som inte kliver på eller av vid Finnslätten negativt. Om en station öppnas i Finnslätten så skulle dessa resenärers restid förlängas med tiden som tåget står stilla på stationen för resandebutbyte samt restidsförlusten som uppstår när tåget behöver sakta in och accelerera upp igen kopplat till stoppet vid Finnslätten.

Restidsförluster för tågresenärer som inte ska till eller från Finnslätten
-Tiden som tåget står stilla i Finnslätten. -Restidsförlusten som uppstår till följd av att tåget behöver accelerera upp och ner kopplat till stoppet i Finnslätten.

Då majoriteten av de som reser med tåg på sträckan drabbas negativt då de inte ska på eller av vid Finnslätten är det därför intressant att jämför hur högt resandebutyet vid Finnslätten måste vara för att dessa resenärers nytta ska väga upp för den negativa effekten ett extra stopp har på övriga resenärer.

Förutsättningar och metod

För att besvara syftet ovan har jämförelsen begränsats till restidseffekterna som nämnts ovan. Detta är en förenkling då det finns många andra potentiella effekter som en station i Finnslätten kan ha på både väg- och järnvägstrafiken. Några exempel på andra effekter en ny station kan få som inte är med i beräkningen i detta PM är:

- Trafiksäkerhetseffekter om det sker en överflyttning från väg till järnväg.

Skapat av
Hedström Mattias, PLöu

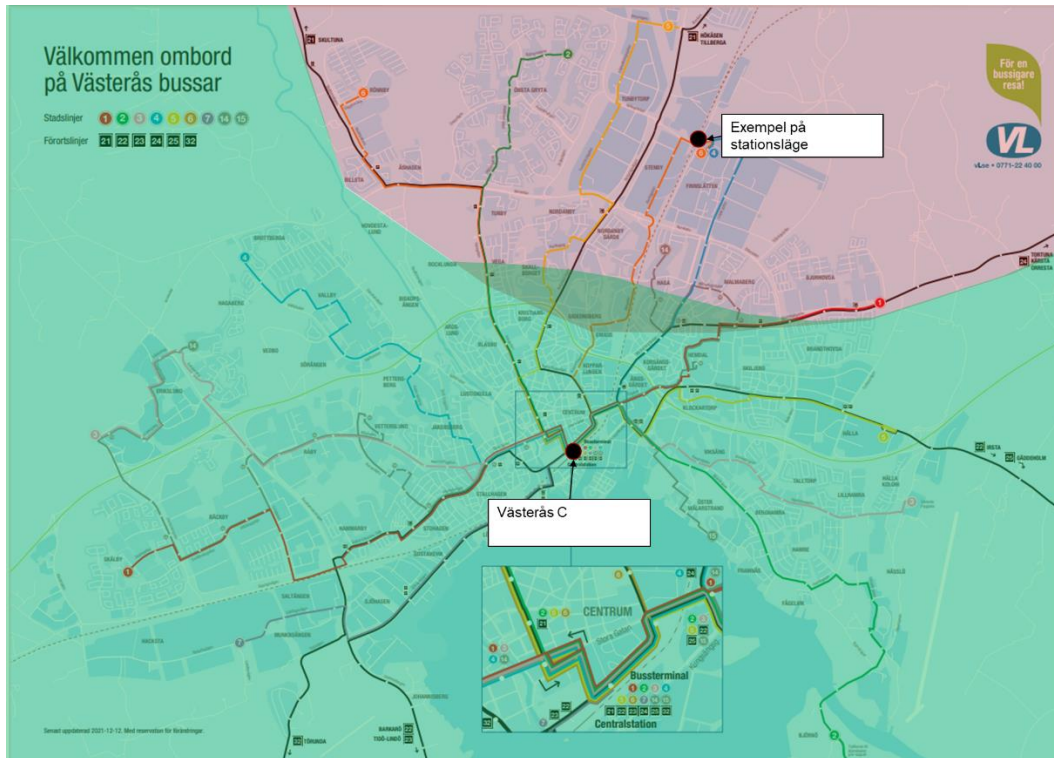
Dokumentdatum
2022-10-30

- Minskad belastning på väg nätet om det sker en överflyttning från väg till järnväg.
- Ökade drift och underhållskostnader.
- Potentiell negativ påverkan på andra tåg till följd av tidtabell förändringar.
- Negativ effekt på trafikeringen utmed sträckan under tiden den nya stationen byggs.

För att kunna göra en estimering av antalet på och avstigande vid en station i Finnslättan som skulle behövas för att väga för övriga resenärers onyttan krävs ett antal antaganden kopplat till vilka restidseffekter en ny station skulle få. Dessa antaganden presenteras i Tabell 1.

Tabell 1: Restidseffekter i minuter

Utan station i Finnslättan.		
Restid för resenärer med start- eller slutpunkt väster om Finnslättan.	Restid för resenärer med start- eller slutpunkt öster om Finnslättan.	Övriga resenärer.
+14 minuter med buss mellan Finnslättan och Västerås C. +5 minuter bytestid.	+14 minuter med buss mellan Finnslättan och Västerås C. +5 minuter bytestid. +2 minuter med tåg mellan Finnslättan och Västerås C.	Ingen påverkan.
Med station i Finnslättan.		
-14 minuter med buss mellan Finnslättan och Västerås C. -5 minuter byte av färdmedel. +4 minuter väntetid i Västerås C. +3 minuter med tåg mellan Västerås C och Finnslättan.	-14 minuter med buss mellan Finnslättan och Västerås C. -5 minuter byte av färdmedel. -2 minuter med tåg mellan Finnslättan och Västerås C.	+1 minut extra väntetid i Finnslättan. +1,5 minuter extra restid med Tåg till följd av att tåget måste accelerera upp och ner.



Figur 3: Exempel på hur stationernas upptagningsområde skulle kunna se ut.

Det kan även vara bra att poängtera att de även finns andra som än de som ska till eller från Finnslätten som förmodligen skulle använda stationen. Detta innebär att de som potentiellt skulle använda en station i Finnslätten i verkligheten är en betydligt mer heterogen grupp än det som beskrivs i Tabell 1.

Ytterligare en faktor att ta hänsyn till är att värderingen av inbesparad restid varierar beroende på vilket färdmedel som används och i vilket ändamål resan görs. Detta kan vid en första anblick verka orättvist men är baserat på data från tidigare studier. Några intuitiva exempel är skillnad i komfort mellan olika färdmedel samt självselektion bland resenärer när de kan välja mellan ett färdmedel med kortare restid men högre kostnad eller ett med längre restid och lägre kostnad.

Rekommendationerna som Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden (ASEK) 7.0 ger kopplat till restidsvärden för tåg- och bussresande presenteras i Tabell 2.

Tabell 2: Restidsvärderingar per ändamål och färdmedel

Rekommenderade restidsvärden i kr/timme enligt ASEK 7.0											
Privata resor 2040				Tjänsteresor 2040				Arbetspendling 2040			
Tåg		Buss		Tåg		Buss		Tåg		Buss	
Lokala	Långväga	Lokala	Långväga	Lokala	Långväga	Lokala	Långväga	Lokala	Långväga	Lokala	Långväga
87	120	54	64	406	406	339	339	113	120	87	64

Vidare rekommenderar ASEK att en minskning av bytestid värderas till två gånger åktidsvärdet. Detta tar dock inte hänsyn till att det faktum att bussresan inte är ett fritt val för de som ska till eller från Finnslätten. Detta innebär förmodligen att restidsnyttan av en station i Finnslätten underskattas för dessa trafikanter. Därför har även en kalkyl som endast använder restidsvärden för tåg genomförts, vilket i sin tur förmodligen överskattar restidsnyttan för dessa resenärer.

För att skatta storleken på de negativa restidseffekterna som en station har på övriga effekter så måste hänsyn tas till resans syfte. Tabell 3 redovisar fördelningen mellan olika typer av resor enligt JNB 2024 för de tågresenärer som färdas mellan Västerås Centralstation och Västerås Norra.

Tabell 3: Ändamålsfördelning bland tåg resenärer som reser mellan Västerås Centralstation och Västerås Norra

Fördelning mellan typ av tågresa för resenärer mellan Västerås C och Västerås Norra					
Långväga privata resor	Långväga tjänsteresor	Långväga arbetspendling	Lokala privata resor	Lokala tjänsteresor	Lokal arbetspendling
6%	17%	7%	4%	10%	56%

Enligt prognosen för 2040 rör det sig om 9758000 per år. I denna siffra ingår dock tågresenärer som åker till eller ifrån Finnslätten en med start- eller slutpunkt öster om området. WSP har i samband med ÅVS bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås tagit fram trafikanalyser för antalet resande till och från Finnslätten fördelat på färdmedelskategori samt start punkt. Baserat på dessa så är en hög skattning att det rör sig om ca 188000 resor om året. Skattningen är hög då den utgår att ifrån att samtliga kollektivtrafikresenärer utanför Finnslätten, Västerås innerstad och Västerås kommun använder tåget. Tabell 4 redovisar den procentmässiga fördelningen av de resor som startar eller slutar utanför kommunen.

Tabell 4:Fördelning trafik utifrån, riktning, reslängd och syfte

Procentuell fördelning av de resor som startar eller slutar utanför kommunen			
Start- eller slutpunkt väst om Västerås		Start- eller slutpunkt öst om Västerås	
52%		48%	
20% långväga	80% lokala	20% långväga	80% lokala
58% privat, 2% tjänste-, 40% arbetsresor		58% privat, 2% tjänste-, 40% arbetsresor	

I trafikanalysen som denna skattning baseras på finns det ingen station i Finnslätten. Som tidigare nämnts så gynnar en station i Finnslätten de med en start- eller slutpunkt öst om Västerås mer än de med start- eller slutpunkt i väst. Därför har även analyser med en högre andel resenärer med en start- eller slutpunkt öst om Västerås undersökts.

Restidseffekter av en station i Finnslätten

Resultat

Om samtliga persontåg som färdas mellan Västerås Centralstation och Västerås Norra skulle stanna vid Finnslätten så skulle detta resultera i en negativ restids nytta motsvarande 55,57 mkr för de resenärer som inte nyttjar stationen under år 2040. Under antagandena ovan så skulle det krävas ca 2,3 miljoner resande per år för att väga upp för de andra ca 9,6 miljoner resande. Detta motsvarar ca 6300 resande per dag eller 44000 resande på vecka. Som jämförelse var det enligt SJ cirka 61000 resande på Västerås central per normalvecka år 2018. Antalet resande som krävs minskar till ca 1,1 miljoner resande om vi istället antar att samtliga resenärers restidsvärde motsvarar tid spenderat på tåg istället för bus. Detta motsvarar ca 3000 resande per dag eller 21000 resande per vecka. Under antagandet att 60% av de resande har start- eller slutpunkt Öster om Västerås istället för 0,48% minskar siffran till ca 1,0 miljoner och till 0,9 miljoner om 75% kommer eller ska emot denna riktning.

Den negativa effekten som en station i Finnslätten skulle få på övriga tåg resenärer minskar med antalet tåg som påverkas. Om inte alla tåg stannar vid Finnslätten så drabbas färre övriga resenärer. Under det starka antagandet att endast 16 av 90 tåg stannar vid stationen, vilket motsvarar 4 stop per linje som trafikerar sträckan, och att antalet resenärer per tåg är jämnt fördelat mellan avgångar skulle det krävas ca 207-tusen resande om året som kliver på eller av vid stationen. Då detta är ett linjärt samband motsvarar 8 stop ca 104,5-tusen resande. Problemet med detta är det endast gäller under antagandet att tågen som trafikerar sträckan har lika många resenärer. Så är det dock inte, utan antalet resenärer som reser utmed en sträcka varierar under dygnet. Då de som potentiellt skulle resa till eller från Finnslätten förmodligen behöver göra denna resa samtidigt som alla andra resenärer, när de ska till eller från arbets- eller studieplatsen, underskattas antalet resande som behövs.

Därför är det förmodligen mer givande att se till kvoten mellan antalet på samt avstigande vid Finnslätten och övriga resenärer som behövs restidseffekterna för dessa två grupper ska ta ut varandra. Med en riktningsfördelning på 52/48 enligt Tabell 4 samt att restiden med buss värderas lika som restid på tåg skulle till exempel ca 16 % av de som reser med ett tåg på sträckan mellan Västerås Centralstation och Västerås Norra behöva gå på eller av vid stationen i Finnslätten för att netto restidseffekten inte ska vara negativ.

Skapat av
Hedström Mattias, PLöu

Dokumentdatum
2022-10-30

Slutsats

Analysen visar på att det måste vara en relativt hög andel av alla resenärer som färdas i ett tåg på sträckan mellan Västerås Centralstation och Västerås Norra som ska på eller av vid en potentiell station i Finnsletten om inte onyttan för övriga resenärer ska vara större än nyttan för de som kliver på eller av. Det är även viktigt att ha i åtanke att de siffror som presenteras i resultat delen är en grov uppskattning av antalet resande som krävs för att den totala restidsnyttan inte ska vara negativ.

Kostnaden av att bygga en ny station har inte behandlats i detta PM. Om kostnaden av en ny station ska vara motiverad utifrån endast kollektivtrafikresenärernas restid måste alltså antalet på- samt avstigande vara högre än det som presenterats i detta PM då deras även måste nyttan väg upp för investeringskostnaden.

Dokumentegenskaper, Skapat av Hedström Mattias, PLöuÄrendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2022-10-30, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Bilaga 5

SEB paket A

– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnsletten Västerås



TRAFIKVERKET

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket A – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		

Bakgrund och syfte

År 2019 gav kommunfullmäktige i Västerås stad Tekniska nämnden i uppdrag att utreda för tågstopp i Tillberga, Dingtuna och mellan Norra station och Hökåsen tillsammans med Region Västmanlands kollektivtrafikmyndighet. Därefter inkom förfrågan av kommunen och region Västmanland till Trafikverket om initiering av en åtgärdsvalsstudie med fokus på hållbar mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten.

År 2018 tog näringslivet tillsammans med Mälardalens högskola och Västerås stad initiativet till att skapa "Vision för Finnslätten". Initiativet leds av en styrgrupp med representanter från Västerås stad, Kungsleden AB, ABB Mälardalens högskola, Northvolt, Bombardier och Westinghouse och ABB-gymnasiet. Vision för Finnslätten har arbetat i nära samarbete med kommunen i framtagandet av Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021.

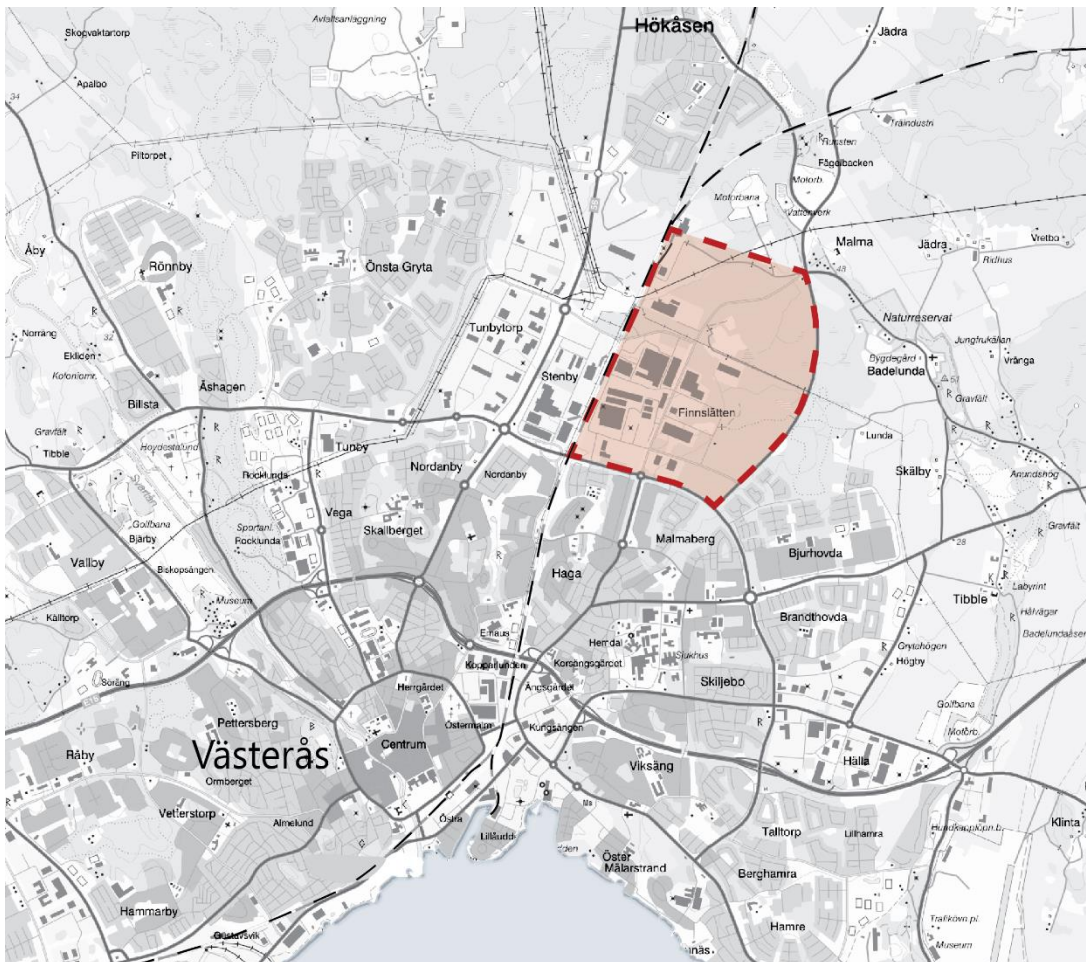
Av planprogrammet framgår det att Finnslätten idag ses som ett omodernt område som inte längre fyller sitt syfte. Området byggdes på 1960-talet för att göra plats åt de större industrier som skulle flytta ut från stadskärnan. Idag ser dock behovet annorlunda ut och planprogrammet återger en bild av en utveckling mot ett mer modernt och tekniskt högintensivt område med mellan 15 000 – 40 000 arbetstillfällen på sikt. Planen presenterar utbyggnad av både småskalig infrastruktur och större i form av bland annat införande av nytt "tågstopp" på Mälärbanan i områdets nordvästra kant.

Syftet med utredningen är att i dialog med berörda intressenter och aktörer identifiera brister och behov i infrastrukturen och mobiliteten kopplat till Finnslätten idag och framtida utveckling. Åtgärdsvalsstudien ska även, med fyrstegsprincipen som grund, ta fram åtgärdsförslag som svarar upp mot uppkomna brister och behov samt kostnadsbedöma och effektbedöma dem, föreslå tid för genomförande samt ansvarig genomförare och förvaltare. Den genomförda åtgärdsvalsstudien ska fungera som planeringsunderlag för berörda aktörer.

Nuläge och problembild

Finnslätten är ett industriområde drygt 3 kilometer norr om Västerås C. På Finnslätten arbetar i nuläget cirka 7 000 – 8 000 personer vilket bedöms kunna öka till uppemot 40 000 i framtiden då området ska utvecklas kraftigt. Finnslätten är idag ett storskaligt område och avstånden inom området är stora vilket påverkar tillgängligheten med gång-, cykel- och kollektivtrafik negativt. Även utformningen och gestaltning av området samt trafikstrukturen är starkt bilorienterad. Finnslätten är i nuläget tillsammans med Stenby och Tunbytorp renodlade verksamhetsområden som separeras av stora leder omgivet av bostadsområden och naturområden. Ett fåtal verksamheter av annan karaktär finns i området som handel i södra Stenby samt mindre servicefunktioner, Friskis och Svettis och gymnasieskola utmed Lugna Gatan. I *Figur 1* ses en översikt av området och i *Figur 2* redovisas en busslinjekarta för Västerås.

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket A – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		



Figur 1. Översikt över utredningsområdet. Bakgrundskarta: (Lantmäteriet, 2021).

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket A – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		



Figur 2. Busslinjekarta Västerås.

Projektspecifika mål

Nedan anges de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien:

- Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten
 - Regionala och lokala resor
 - ”Hela resan”-perspektivet ska beaktas
- Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten
 - Långväga och kortväga godstransporter
 - God koppling till framtida logistikcenter på Finnslätten
- Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten
 - Resor och transporter ska bidra till klimatneutralitet
 - Yt- och resurseffektivt transportsystem

Åtgärds paket

Följande åtgärds paket har tagits fram inom åtgärdsvalsstudien:



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket A – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		

Kollektivtrafikpaket

- Paket A - Trimningsåtgärder
- Paket B - BRT
- Paket C - Järnvägsstation

Godspaket

- Paket D - Godsåtgärder

Cykelpaket

- Paket E1 - Trimningsåtgärder cykeltrafik
- Paket E2 - Kapacitetsstark cykeltrafik

Övriga paket

- Paket F - Allmänna åtgärder
- Åtgärd 12 - Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg

I denna SEB bedöms endast paket A. Därför redovisas endast detta paket och ingående åtgärder nedan. För SEB av paket E1 och E2, se *Bilaga 5*. För paket D, paket F och åtgärd 12 har en förenklad effektbedömning genomförts i stället, se *Bilaga 6*. För paket B och C har en effektbedömning tagits fram i SEB-IT.

Paketeringsförslag

Paketet omfattar trimningsåtgärder (busskörfält) på en sträcka av cirka 4 kilometer, justering för bussprioritering i två trafiksignaler samt realtidsinfo vid tio hållplatslägen. Samt Ej byggnadsåtgärder.

Paket A – Trimningsåtgärder 4 300 – 5 600 tkr
Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till Finnslätten genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för busstrafik. Paketet fungerar som ett baspaket för kollektivtrafikåtgärder på kortare sikt.
4b. Justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät Åtgärden består i en översyn och justering av befintligt kollektivtrafiklinjenät för anpassning och omdragning till Finnslätten i syfte att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen för resor till och från Finnslätten.
5. Trimningsåtgärder kollektivtrafikstråk till Finnslätten Åtgärden innebär trimningsåtgärder inklusive bussprioritering i korsningar i den mån det är möjligt för att reducera restiden för kollektivtrafiken mellan Västerås resecentrum och Finnslätten. Kollektivtrafikkörfält anordnas på befintlig vägbana med vägmarkering och vägmärken. Kommunalt vägnät.
7. Realtidsinfo vid hållplatser och knutpunkter Med realtidsinformation kan resenärer få information om var just deras buss befinner sig för att skapa en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och bidra till ett ökat resande och fler nöjda resenärer



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket A – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		

16b. Ny knutpunkt i anslutning till Finnslätten

Åtgärden syftar till att förenkla för multimodala resor genom hållplatslägen för busstrafiken, micromobilitetslösningar, parkeringsmöjligheter för cykeltrafik i syfte att öka attraktiviteten för hållbart pendlande i anslutning till Finnslätten.

18. Kombinerad mobilitet (MAAS)

Åtgärden handlar om att göra det enklare att kombinera olika färdstätt för att få människor att resa mer hållbart. Enkelheten ligger i att, med hjälp av exempelvis resplus-system, samla betalning och planering på ett ställe vid kombinationsresor.

Effektbedömningen är upprättad av:	Kajsa Ahlström och Josefin Dybjer, Norconsult
------------------------------------	---



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

Effektbedömningen utgår ifrån nedanstående skala.

Mycket stort positivt bidrag	
Positivt bidrag	
Inget bidrag	
Negativt bidrag	
Mycket stort negativt bidrag	

Mål			Paket A
			Trimningsåtgärder
			4 300 – 5 600 tkr
			Prisnivå: 2020–06
			Transportpolitiska mål
		ÄVS-mål	Bedömd målpuppfyllelse relativt nuläget:
Bidrag till funktionsmålet	Medborgarnas resor	Mål 1 Mål 3	Åtgärds paketet bidrar positivt till målet genom förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafik till och från Finnsletten i form av ett förbättrat linjenät och en ny knutpunkt i Finnsletten.
	Näringslivets transporter	Mål 2 Mål 3	Inget bidrag.
	Tillgänglighet regionalt/länder	Mål 1 Mål 3	Ökad tillgänglighet genom bättre pendlingsmöjligheter till och från Finnsletten ger ett positivt bidrag till målet.
	Jämställdhet	Mål 1 Mål 3	Inget bidrag.
	Funktionshindre	Mål 1	Effekterna av åtgärderna bedöms vara relativt låga och åtgärds paketet bedöms därför inte ge något bidrag till målet.
	Barn och unga	Mål 1	Åtgärderna bedöms ha en positiv påverkan på målet genom förbättrade möjligheter för kollektivt resande. Effekterna bedöms dock vara låga och därmed inte ge något bidrag till målet.
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Mål 1 Mål 3	Åtgärds paketet bedöms bidra positivt då de ingående åtgärderna stödjer ett ökat resande med kollektivtrafik och underlättar för multimodala resor.



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

Bidrag till hänsynsmålet	Klimat	Mål 1 Mål 2 Mål 3	<i>De ingående åtgärderna förbättrar förutsättningarna att resa med hållbara transportslag, vilket är positivt för klimatet.</i> <i>Då paketet innebär nybyggnation fås ett negativt bidrag avseende energi-användning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Paketet bedöms sammantaget ge ett positivt bidrag.</i>
	Hälsa	Mål 1 Mål 3	<i>Inget bidrag. Viss bullerpåverkan för boende kan förekomma på grund av utbyggnad av kollektivtrafiknätet. Effekterna av åtgärderna bedöms dock låga och bedöms inte ge något bidrag till målet.</i>
	Landskap	Mål 3	<i>Åtgärds paketet bedöms inte påverka landskapet, biologisk mångfald, natur- eller kulturmiljö negativt. Begränsade fysiska åtgärder bedöms inte heller påverka målet.</i>
	Trafiksäkerhet	Mål 1	<i>Inget bidrag.</i>



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

	Paket A
Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning	<p><i>Åtgärds paketet bedöms ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</i></p> <p><i>Den sociala hållbarheten bedöms öka eftersom paketet innebär förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafik till och från Finnsletten.</i></p> <p><i>Den ekologiska hållbarheten bedöms öka eftersom åtgärds paketet ger förbättrade förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik, vilket kan medföra minskad påverkan på miljön.</i></p> <p><i>Den ekonomiska hållbarheten är i detta skede svårbedömd och osäker. Paketet bedöms dock kunna ge positiva effekter relativt kostnaderna. Investeringskostnaden för paketet är även relativt låg. Den samhälls-ekonomiska lönsamheten bedöms således kunna vara god.</i></p>
Fördelningsaspekter	<p><i>Paketet bedöms ge störst nytta för kollektivtrafik. Störst nytta bedöms tillfalla Västerås stad.</i></p>
Målkonflikter	<p><i>Inga målkonflikter identifierade.</i></p>

Bilaga 6

SEB paket E1 och paket E2

– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnsletten Västerås



TRAFIKVERKET

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket E1 och E2 – ÄVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		

Bakgrund och syfte

År 2019 gav kommunfullmäktige i Västerås stad Tekniska nämnden i uppdrag att utreda för tågstopp i Tillberga, Dingtuna och mellan Norra station och Hökåsen tillsammans med Region Västmanlands kollektivtrafikmyndighet. Därefter inkom förfrågan av kommunen och region Västmanland till Trafikverket om initiering av en åtgärdsvalsstudie med fokus på hållbar mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten.

År 2018 tog näringslivet tillsammans med Mälardalens högskola och Västerås stad initiativet till att skapa "Vision för Finnslätten". Initiativet leds av en styrgrupp med representanter från Västerås stad, Kungsleden AB, ABB Mälardalens högskola, Northvolt, Bombardier och Westinghouse och ABB-gymnasiet. Vision för Finnslätten har arbetat i nära samarbete med kommunen i framtagandet av Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021.

Av planprogrammet framgår det att Finnslätten idag ses som ett omodernt område som inte längre fyller sitt syfte. Området byggdes på 1960-talet för att göra plats åt de större industrier som skulle flytta ut från stadskärnan. Idag ser dock behovet annorlunda ut och planprogrammet återger en bild av en utveckling mot ett mer modernt och tekniskt högintensivt område med mellan 15 000 – 40 000 arbetstillfällen på sikt. Planen presenterar utbyggnad av både småskalig infrastruktur och större i form av bland annat införande av nytt "tågstopp" på Mälarbanan i områdets nordvästra kant.

Syftet med utredningen är att i dialog med berörda intressenter och aktörer identifiera brister och behov i infrastrukturen och mobiliteten kopplat till Finnslätten idag och framtida utveckling. Åtgärdsvalsstudien ska även, med fyrstegsprincipen som grund, ta fram åtgärdsförslag som svarar upp mot uppkomna brister och behov samt kostnadsbedöma och effektbedöma dem, föreslå tid för genomförande samt ansvarig genomförare och förvaltare. Den genomförda åtgärdsvalsstudien ska fungera som planeringsunderlag för berörda aktörer.

Nuläge och problembild

Finnslätten är ett industriområde drygt 3 kilometer norr om Västerås C. På Finnslätten arbetar i nuläget cirka 7 000 – 8 000 personer vilket bedöms kunna öka till uppemot 40 000 i framtiden då området ska utvecklas kraftigt. Finnslätten är idag ett storskaligt område och avstånden inom området är stora vilket påverkar tillgängligheten med gång-, cykel- och kollektivtrafik negativt. Även utformningen och gestaltning av området samt trafikstrukturen är starkt bilorienterad. Finnslätten är i nuläget tillsammans med Stenby och Tunbytorp renodlade verksamhetsområden som separeras av stora leder omgivet av bostadsområden och naturområden. Ett fåtal verksamheter av annan karaktär finns i området som handel i södra Stenby samt mindre servicefunktioner, Friskis och Svettis och gymnasieskola utmed Lugna Gatan. I *Figur 1* ses en översikt av området och i *Figur 2* redovisas en busslinjekarta för Västerås.

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket E1 och E2 – ÄVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		



Figur 2. Busslinjekarta Västerås.

Projektspecifika mål

Nedan anges de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien:

- Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnslätten
 - Regionala och lokala resor
 - ”Hela resan”-perspektivet ska beaktas
- Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnslätten
 - Långväga och kortväga godstransporter
 - God koppling till framtida logistikcenter på Finnslätten
- Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnslätten
 - Resor och transporter ska bidra till klimatneutralitet
 - Yt- och resurseffektivt transportsystem

Åtgärds paket

Följande åtgärds paket har tagits fram inom åtgärdsvalsstudien:



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
Dokumenttitel SEB paket E1 och E2 – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås		

Kollektivtrafikpaket

- Paket A - Trimningsåtgärder
- Paket B - BRT
- Paket C - Järnvägsstation

Godspaket

- Paket D - Godsåtgärder

Cykelpaket

- Paket E1 - Trimningsåtgärder cykeltrafik
- Paket E2 - Kapacitetsstark cykeltrafik

Övriga paket

- Paket F - Allmänna åtgärder
- Åtgärd 12 - Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg

I denna SEB bedöms endast paket E1 och paket E2. Därför redovisas endast dessa paket och ingående åtgärder nedan. För SEB av paket A, se *Bilaga 4*. För paket D, paket F och åtgärd 12 har en förenklad effektbedömning genomförts i stället, se *Bilaga 6*. För paket B och C har en effektbedömning tagits fram i SEB-IT.

Paketeringsförslag

Paket E1 innehåller åtgärder för förbättring av det befintliga cykelvägsnätet med komplettering av saknade länkar och standardhöjning på befintliga länkar. Paket E2 innehåller åtgärder för utbyggnad av attraktiva och kapacitetsstarka cykelstråk inklusive förbättring av saknade länkar. Båda paketen innefattar ny cykelvägvisning och förbättrat vinterunderhåll.

<p>Paket E1 - Trimningsåtgärder cykeltrafik 18 600 – 24 100 tkr</p> <p>Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till Finnslätten genom olika trimnings- och mobilitetsåtgärder för cykeltrafiken. Paketet fungerar som ett baspaket för cykelåtgärder på kortare sikt.</p>	<p>Paket E2 - Kapacitetsstark cykeltrafik 83 300 – 108 300 tkr</p> <p>Åtgärds paketet syftar till att öka tillgängligheten till och från Finnslätten genom nya kapacitetsstarka cykelstråk tillsammans med andra åtgärder för ökad tillgänglighet för cykeltrafiken till Finnslätten.</p>
<p>9. Trimningsåtgärder cykelstråk till Finnslätten</p> <p>Åtgärden innebär en översyn och enklare åtgärder på befintliga cykelstråk för att göra cykelpendlingen till och från Finnslätten mer attraktivt. Utgångspunkten ska vara att cykelstråken ska vara heltäckande, bekväma, kontinuerliga, gena och ha en god ytstandard.</p>	<p>8. Högprioriterade huvudcykelstråk</p> <p>Åtgärden innebär en utbyggnad av prioriterade huvudcykelstråk till och från Finnslätten. De nya cykelstråken ska skapa gena, trafiksäkra och trygga kopplingar med hög framkomlighet för göra det mer attraktivt att cykla till Finnslätten ur både ett lokalt och regionalt perspektiv med målet att inpendlande trafikanter till Finnslätten ska välja cykeln framför andra alternativ.</p>



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjer Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551

Dokumenttitel

**SEB paket E1 och E2 – ÅVS Tillgänglighet och mobilitet
Finnslätten Västerås**

10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnslätten Åtgärden innebär en tydligare och mer genomgående cykelvägvisning till och från Finnslätten från viktiga målpunkter i staden samt längs huvudcykelstråk/gångstråk. Vägvisningen ska leda cyklisterna till Finnslätten via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen och hjälpa cyklisterna att orientera sig.	10. Förbättrad cykelvägvisning till Finnslätten Åtgärden innebär en tydligare och mer genomgående cykelvägvisning till och från Finnslätten från viktiga målpunkter i staden samt längs huvudcykelstråk/gångstråk. Vägvisningen ska leda cyklisterna till Finnslätten via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen och hjälpa cyklisterna att orientera sig.
11. Förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar Åtgärden innebär förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar till Finnslätten för att öka vägarnas tillförlitlighet, i synnerhet vintertid för bra vinterväglag.	11. Förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar Åtgärden innebär förbättrat vinterunderhåll på gång- och cykelvägar till Finnslätten för att öka vägarnas tillförlitlighet, i synnerhet vintertid för bra vinterväglag.

Effektbedömningen är upprättad av:	Kajsa Ahlström och Josefin Dybjer, Norconsult
------------------------------------	---



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

Effektbedömningen utgår ifrån nedanstående skala.

Mycket stort positivt bidrag	
Positivt bidrag	
Inget bidrag	
Negativt bidrag	
Mycket stort negativt bidrag	

	Mål		Paket E1 Trimningsåtgärder cykeltrafik 18 600 – 24 100 tkr Prisnivå: 2020–06	Paket E2 Kapacitetsstark cykeltrafik 83 300 – 108 300 tkr Prisnivå: 2020–06
			Transportpolitiska mål	
		ÄVS-mål	Bedömd måloppfyllelse relativt nuläget:	Bedömd måloppfyllelse relativt nuläget:
Bidrag till funktionsmålet	Medborgarnas resor	Mål 1 Mål 3	Åtgärds paketet bidrar positivt till målet genom förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister till och från Finns lätten genom att befintliga cykelstråk ses över och får standardhöjande åtgärder tillsammans med förbättrad vägvisning till området och förbättrat vinterunderhåll.	Åtgärds paketet bidrar mycket positivt till målet genom förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister till och från Finns lätten genom utbyggnad av nya prioriterade huvudcykelstråk och förbättrad vägvisning till Finns lätten samt genom förbättrat vinterunderhåll.
	Näringslivets transporter	Mål 2 Mål 3	Inget bidrag.	Inget bidrag.



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

	Tillgänglighet regionalt/länder	Mål 1 Mål 3	Inget bidrag.	Högprioriterade huvudcykelstråk gör det mer attraktivt att cykla till och från Finnsletten vilket bidrar positivt till målet.
	Jämställdhet	Mål 1 Mål 3	Inget bidrag.	Inget bidrag.
	Funktionshindrade	Mål 1	Åtgärds paketet kan bidra positivt till målet genom förbättrade gång- och cykelvägar. Bidraget bedöms dock vara marginellt.	Åtgärds paketet bidrar positivt till målet genom nya prioriterade separerade huvudcykelstråk där personer med olika funktionsvariationer får lättare att använda transportsystemet genom exempelvis bättre underlag.
	Barn och unga	Mål 1	Förbättrade gång- och cykelvägar och säkrare passager underlättar för barn och unga att röra sig på ett säkert och tryggt sätt vilket bidrar positivt till målet.	Nya prioriterade huvudcykelstråk underlättar för barn och unga att röra sig på ett säkert sätt vilket bidrar mycket positivt till målet.
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Mål 1 Mål 3	Åtgärds paketet bedöms bidra positivt då de ingående åtgärderna stödjer ett ökat resande för gång- och cykeltrafik genom förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.	Åtgärds paketet bedöms bidra mycket positivt då de ingående åtgärderna stödjer ett ökat resande för gång- och cykeltrafik genom förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
Bidrag till hänsynsmålet	Klimat	Mål 1 Mål 2 Mål 3	De ingående åtgärderna förbättrar förutsättningarna att resa med hållbara transportslag, vilket är positivt för klimatet. Då paketet innebär nybyggnation fås ett negativt bidrag avseende	De ingående åtgärderna förbättrar förutsättningarna att resa med hållbara transportslag, vilket är mycket positivt för klimatet. Då paketet innebär nybyggnation fås ett negativt bidrag avseende

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

			<i>energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Paketet bedöms sammantaget ge ett positivt bidrag.</i>	<i>energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Paketet bedöms sammantaget ge ett mycket positivt bidrag.</i>
	Hälsa	Mål 1 Mål 3	<i>Förbättrade möjligheter för resande med cykel bidrar positivt till folkhälsan.</i>	<i>Förbättrade möjligheter för resande med gång och cykel bidrar positivt till folkhälsan. Nya prioriterade cykelstråk medför att cyklister kan färdas ännu längre sträckor på ett hälsosamt sätt.</i>
	Landskap	Mål 3	<i>Åtgärds paketet bedöms inte påverka landskapet, biologisk mångfald, natur- eller kulturmiljö negativt. Begränsade fysiska åtgärder bedöms inte heller påverka målet.</i>	<i>De ingående åtgärderna kan innebära en negativ påverkan på landskapet, natur- och kulturmiljö på grund av exempelvis intrång i naturmiljön, trädgårdning och utökning av hårdgjorda ytor beroende av vilken mark som kommer tas i anspråk. Påverkan kan minimeras genom att anpassa åtgärderna efter den befintliga utformningen.</i>
	Trafiksäkerhet	Mål 1	<i>Åtgärds paketet bedöms ha en positiv påverkan på målet genom trafiksäkerhetshöjande åtgärder i det befintliga cykelnätet, i korsningspunkter och i passager samt genom ett förbättrat vintervägunderhåll.</i>	<i>Åtgärds paketet bidrar mycket positivt till målet genom nya separerade prioriterade cykelstråk. Stråken skapar gena, trafiksäkra kopplingar till och från Finnslätten. Ett förbättrat vintervägunderhåll och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i passager och korsningar bidrar också positivt till målet.</i>

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Ahlström Kajsa, Norconsult Dybjær Josefin, Norconsult	Dokumentdatum 2023-03-10	Ärendenummer TRV 2021-48551
--	-----------------------------	--------------------------------

	Paket E1	Paket E2
Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning	<p><i>Åtgärds paketet bedöms ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</i></p> <p><i>Den sociala hållbarheten bedöms öka eftersom paketet innebär förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister till och från Finns lätten.</i></p> <p><i>Den ekologiska hållbarheten bedöms öka eftersom åtgärds paketet ger förbättrade förutsättningar för att resa med gång- och cykeltrafik, vilket kan medföra minskad påverkan på miljön.</i></p> <p><i>Den ekonomiska hållbarheten är i detta skede svårbedömd och osäker.</i></p>	<p><i>Åtgärds paketet bedöms ge ett positivt bidrag till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.</i></p> <p><i>Den sociala hållbarheten bedöms öka eftersom paketet innebär förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister till och från Finns lätten.</i></p> <p><i>Den ekologiska hållbarheten bedöms öka eftersom åtgärds paketet ger förbättrade förutsättningar för att resa med gång- och cykeltrafik, vilket kan medföra minskad påverkan på miljön.</i></p> <p><i>Den ekonomiska hållbarheten är i detta skede svårbedömd och osäker.</i></p>
Fördelningsaspekter	<i>Paketet bedöms ge störst nytta lokalt för gång- och cykeltrafik med förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Störst nytta bedöms tillfalla Västerås stad.</i>	<i>Paketet bedöms ge störst nytta för gång- och cykeltrafik med både bättre tillgänglighet och säkerhet lokalt. Störst nytta bedöms tillfalla Västerås stad.</i>
Målkonflikter	<i>Inga målkonflikter identifierade.</i>	<i>En viss målkonflikt finns då paketet ger förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister men samtidigt kan åtgärds erna innebära en negativ påverkan på landskapet.</i>

Bilaga 7

Effektbedömning paket D, paket F
och åtgärd 12

– ÅVS Bristande tillgänglighet och
mobilitet Finnslätten Västerås



TRAFIKVERKET

ÅVS Bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten Västerås

Förenklad effektbedömning paket D, paket F och åtgärd 12

I denna bilaga genomförs en effektbedömning för de åtgärds paket där en samlad effektbedömning enligt TMALL 0395 eller SEB-IT ej bedömts vara nödvändig.

Åtgärds paket

Följande åtgärds paket har tagits fram inom åtgärdsvalsstudien:

Kollektivtrafikpaket

- Paket A - Trimningsåtgärder
- Paket B - BRT
- Paket C- Järnvägsstation

Godspaket

- Paket D - Godsåtgärder

Cykelpaket

- Paket E1 - Trimningsåtgärder cykeltrafik
- Paket E2 - Kapacitetsstark cykeltrafik

Övriga paket

- Paket F - Allmänna åtgärder
- Åtgärd 12 - Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg

För paket A, paket E1 och paket E2 har en samlad effektbedömning genomförts, se *Bilaga 4* och *Bilaga 5*. För paket B och C har en effektbedömning tagits fram i SEB-IT. I denna bilaga genomförs en förenklad effektbedömning för paket D, paket F och åtgärd 12. Därför redovisas endast dessa paket och ingående åtgärder nedan.

Paketeringsförslag

<p>Paket D – Godsåtgärder 500 – 650 tkr</p> <p>Åtgärdspaketet syftar till att säkerställa en god planering av anslutningarna till området i planarbete och i dialog med transportföretagen. Åtgärdspaketet syftar till att ge god tillgänglighet och funktion för regionala och lokala transporter (väg) till och från området och att det sker på de vägar som är lämpligast med hänsyn till trafiknät och omgivning.</p>	<p>Paket F - Allmänna åtgärder 22 600 – 29 300 tkr</p> <p>Åtgärdspaketet syftar till att innehålla fristående åtgärder som kan komplettera övriga paket i åtgärdsvalsstudien. Paketet är fristående och ej jämförbar med övriga paket.</p>	<p>Åtgärd 12 - Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg 176 600 – 229 500 tkr</p> <p>Åtgärden syftar till en breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg i syfte att öka robustheten och framkomligheten för kollektivtrafiken.</p>
<p>19. Möjliggöra för godsanslutning</p>	<p>1. Direkt koppling med buss mellan Arlanda och Finnsletten</p>	<p>12. Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg</p>
<p>20. Minskad genomfartstrafik på Badelundavägen</p>	<p>6. Utökad möjlighet för mikromobilitetstjänster till, från och inom Finnsletten</p>	
<p>21. Säkrad väsanslutning till logistikcenter</p>	<p>13. ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden</p>	
<p>22. Tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten</p>	<p>14. ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56</p>	
<p>23. Dialog med transportföretagen</p>	<p>15. Ombyggnad av korsning Badelundaleden/Tillbergaleden</p>	
	<p>17. Mobility Management-åtgärder från arbetsgivare på Finnsletten</p>	

Projektspecifika mål

Nedan anges de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien:

- Mål 1: Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten
 - Regionala och lokala resor
 - ”Hela resan”-perspektivet ska beaktas
- Mål 2: Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten
 - Långväga och kortväga godstransporter
 - God koppling till framtida logistikcenter på Finnsletten
- Mål 3: Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
 - Resor och transporter ska bidra till klimatneutralitet
 - Yt- och resurseffektivt transportsystem

Effektbedömning

Åtgärdspaketet är bedömt i relation till hur väl paketet uppfyller var och ett av de tre projektmålen. I effektbedömningen har hänsyn endast tagits till åtgärdens funktion och bedömning har ej tagit hänsyn till antal resenärer som får ta del av åtgärdens effekt. Skalan vid effektbedömningen kan ses i *Tabell 1*.

Tabell 1. Skala vid bedömning av måloppfyllelse.

Mycket stort positivt bidrag	
Positivt bidrag	
Inget bidrag	
Negativt bidrag	
Mycket stort negativt bidrag	

Paket D

Åtgärdspaketets bedömda effekter i relation till studiens projektspecifika mål ses i *Tabell 2*. Den sammanvägda bedömningen visar att paket D ger ett mycket stort positivt bidrag till mål 2 och ett obetydligt bidrag till mål 1 och mål 3.

Tabell 2. Effektbedömning av paket 4 utifrån åtgärdsvalsstudiens projektmål.

Åtgärder	Mål 1 Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Mål 2 Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Mål 3 Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
Åtgärd 20. Möjliggöra för godsanslutning	Inget bidrag.	Åtgärden bedöms långsiktigt kunna bidra mycket positivt till målet genom att möjliggöra för godsanslutning på bägge sidor om järnvägen förbi Finnsletten och därmed till framtida logistikcenter.	Genom att planlägga för befintliga och nya godsanslutningar på bägge sidor om järnvägen förbi Finnsletten bidrar åtgärden till att minska behovet av vägutbyggnader för att säkerställa godstrafik med lastbilstrafik vilket bedöms bidra positivt till målet.
Åtgärd 21. Minskad genomfartstrafik på Badelundavägen	Inget bidrag.	Åtgärden innebär minskad genomfartstrafik på Badelundavägen i syfte att rikta gods- och persontrafik till och från Finnsletten till bättre lämpade vägar vilket bedöms bidra positivt till målet.	Åtgärden bedöms inte ha någon påverkan på målet då gods- och persontrafiken enbart riktas om till bättre lämpade vägar och därmed inte ger något bidrag till klimatneutralitet. Det krävs dock inga ombyggnationer vilket kan bidra marginellt till målet.
Åtgärd 22. Säkrad väganslutning till logistikcenter	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom att säkra framkomligheten för gods i befintliga stråk samt genom att inte bygga bort möjligheter för godstrafiken.	Inget bidrag.
Åtgärd 23. Tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom ny tydlig vägvisning för godstrafik till och från Finnsletten längs anslutande godsstråk.	Åtgärden bedöms bidra marginellt till målet då inga ombyggnationer krävs.
Åtgärd 24. Dialog med transportföretagen	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom logistik- och ruttplanering för att styra godstrafiken till tider som är mindre trafikerade.	Åtgärden bedöms bidra marginellt till målet då inga ombyggnationer krävs.

Åtgärder	Mål 1	Mål 2	Mål 3
	Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
Sammanvägd bedömning			

Paket F

Åtgärds paketets bedömda effekter i relation till studiens projektspecifika mål ses i *Tabell 3*. Den sammanvägda bedömningen visar att paket F ger ett positivt bidrag till mål 1 och mål 3 och ett obetydligt bidrag till mål 2.

Tabell 3. Effektbedömning av paket 6 utifrån åtgärdsvalsstudiens projektmål.

Åtgärder	Mål 1	Mål 2	Mål 3
	Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
Åtgärd 1. Direkt koppling med buss mellan Arlanda och Finnsletten	Åtgärden bidrar mycket positivt till målet genom att möjliggöra snabbare affärs- och besöksresor till området med hållbara transportmedel.	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom att möjliggöra snabbare resor med kollektivtrafik och kan därmed minska mängden biltrafik på sträckan utan några större ombyggnationer.
Åtgärd 6. Utökad möjlighet för mikromobilitetstjänster till, från och inom Finnsletten	Åtgärden bidrar positivt till målet genom att erbjuda mikromobilitetstjänster för att öka tillgängligheten mellan regionala hållplatser/knutpunkter och Finnsletten där ett "hela resan"-perspektiv beaktas.	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom att möjliggöra för resor med mikromobilitetstjänster utan några större ombyggnationer.
Åtgärd 13. ITS och regleringsåtgärder på Norr- och Österleden	Genom regleringsåtgärder kan robustheten och framkomligheten för kollektivtrafiken öka vilket bidrar positivt till målet.	Inget bidrag.	Genom regleringsåtgärder kan transportsystemet göras mer yteffektivt vilket bidrar positivt till målet utan några större ombyggnationer.
Åtgärd 14. ITS och regleringsåtgärder på riksväg 56	Genom regleringsåtgärder kan robustheten och framkomligheten för kollektivtrafiken öka vilket bidrar positivt till målet.	Inget bidrag.	Genom regleringsåtgärder kan transportsystemet göras mer yteffektivt utan några större ombyggnationer vilket bidrar positivt till målet.
Åtgärd 15. Ombyggnad av korsning Badelundaleden/Tillbergaleden	Inget bidrag.	Inget bidrag.	Åtgärden innebär ombyggnation av korsningen vilket bidrar negativt till målet.

Åtgärder	Mål 1	Mål 2	Mål 3
	Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
Åtgärd 18. Mobility Management-åtgärder från arbetsgivare på Finnsletten	Åtgärden bidrar positivt till målet genom arbetsgivare kan underlätta för arbetande i Finnsletten att använda sig av hållbara transporter.	Inget bidrag.	Åtgärden bidrar positivt till målet genom arbetsgivare kan underlätta för arbetande i Finnsletten att i högre grad använda sig av hållbara transporter vilket kan bidra till klimatneutralitet.
Sammanvägd bedömning			

Åtgärd 12

Åtgärdens bedömda effekter i relation till studiens projektspecifika mål ses i *Tabell 4*. Den sammanvägda bedömningen visar att åtgärd 12 ger ett mycket stort positivt bidrag till mål 1. Åtgärden ger ett obetydligt bidrag till mål 2 och ett mycket stort negativt bidrag till mål 3.

Tabell 4. Effektbedömning av åtgärd 12 utifrån åtgärdsvalsstudien projekt mål.

Åtgärder	Mål 1	Mål 2	Mål 3
	Tidseffektiva, tillförlitliga och hållbara personresor till och från Finnsletten	Effektiva och hållbara godstransporter till och från Finnsletten	Hållbar utveckling av infrastruktur och transporter till och från Finnsletten
Åtgärd 12. Breddning av Norr- och Österleden till 2+2 väg	Åtgärden bidrar mycket positivt till målet genom att öka robustheten och framkomligheten för samtliga trafikslag vilket därmed gynnar hållbara personresor.	Inget bidrag.	Åtgärden innebär stora ombyggnationer vilket bidrar mycket negativt till målet.
Sammanvägd bedömning			

Bilaga 8

SEB Paket B, Kapacitetsstark kollektivtrafik BRT (Trimning Västerås C till Finnsletten, nu busstvärinje)

- ÅVS Tillgänglighet och mobilitet Finnsletten Västerås



TRAFIKVERKET

Trimning, Västerås C till Finnslätten, ny busstvärlinje



Verksamhetsområdet Finnslätten i Västerås (Bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2021).

Nuläge och brister:

Finnslätten är ett industriområde i utkanten av Västerås med ca 7000–8000 arbetstillfällen. I Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021 finns framtidsvisioner att detta ska öka till mellan 15000–40000. I samband med att Finnslätterns utveckling kommer området behöva anpassas för betydligt fler resenärer då dagens kollektivtrafiken inte anses tillräckligt för den planerade utvecklingen av området.

Brister i nuläget är:

- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Finnslätten och Västerås C.
- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Västerås ytterområden.

Annan anläggning dimension: Västerås C till Finnslätten, 5 km. 15 km mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås.

Annan anläggning standard: All kollektivtrafik går via Västerås C.

Annan anläggning trafik: 107 turer/dygn mellan Västerås C och Finnslätten, genomsnittlig restid 14 minuter.

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är minska restiden till Finnslätten samt att försörja Finnslätten med kapacitetsstark kollektivtrafik för att hantera tillkommande resenärer enligt Planprogram för stadsutveckling Finnslätten. Dessutom syftar åtgärden till minska restiden för kollektivtrafikresenärer som reser mellan områden i utkanten av Västerås.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 37,6 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärds paketet innebär snabb buss (BRT) mellan Finnsletten och Västerås C samt en ny busslinje mellan Östra Västerås och i Västra Västerås.

- Sträckan Resecentrum – Finnsletten på dagens linje 4 (Brottberga – Resecentrum – Finnsletten) görs om till en BRT-linje genom färre stopp och snabbare restid.
- En ny tvärlinje läggs till mellan Erikslund (Västra Västerås) och Sjukhuset (Östra Västerås) via Finnsletten. Till skillnad från samtliga av dagens linjer går den nya linjen inte via Västerås C vilket minskar restiden mellan områden i yttre Västerås.

Vägstandard: -

Vägtrafik: -

Annan anläggning dimension: Sträckan mellan Västerås C och Finnsletten trafikeras med BRT, 5 km. Ny tvärlinje mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås, 15 km.

Annan anläggning standard: 4 hållplatser för buss linje 4 mellan Västerås C och Finnsletten. 10 hållplatser mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås för ny tvärlinje.

Annan anläggning trafik: 170 turer/dygn mellan Västerås C och Finnsletten, genomsnittlig restid 11 minuter. Totalt 28 minuter restid för tvärlinjen mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	378	Försumbart	-
Godstransporter	-481	Försumbart	-
Persontransportföretag	-209	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	484	Försumbart	-
Klimat	79	Försumbart	-
Hälsa	44	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	-14	Försumbart	-
Budgeteffekter	-232	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	157	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	49		
	Nettonuvärde	Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	157	Försumbart	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	157	Kalkylen visar på både stora positiva och negativa effekter.
KA högre invkostnad	< 0	142	Då det finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift-och underhåll så kan dessa nyttor vara både över och underskattade. Om de skulle vara överskattade påverkas lönsamhetsbedömningen negativt.
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	De beräknade nyttorna överstiger de beräknade kostnaderna. Dock finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift-och underhåll, vilket medför osäker. Inga ej beräknade effekter är identifierade.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Lokalt
Län	Västmanland	Västmanland
Kommun	Västerås	Västerås
Näringsgren	Maskinutrustning och motorer, tillbehör	Neutralt
Trafikslag	Buss	Bil
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Vuxna: 25-65 år

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärderna i utredningsalternativet är kopplade till förbättringar för bussresande, med ökade restider för bil. Detta leder till att de största fördelarna och nackdelarna sker lokalt i Västerås.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Inget bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Minskad restid för kollektivtrafik hamnar i konflikt mot negativa effekter för personbil. Hänsynsmålen bedöms i vissa avseenden positiva, i andra fall bedöms ingen påverkan. Sammantaget är åtgärden positiv för de transportpolitiska målen.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

De beräknade nyttorna överstiger de beräknade kostnaderna. Dock finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift-och underhåll, vilket medför osäker. Inga ej beräknade effekter är identifierade.

Klimatet påverkas positivt av åtgärderna eftersom restiden med buss minskar samtidigt som restiden med bil ökar vilket skapar potential till överflyttning från bil till buss. Landskapet bedöms inte påverkas då åtgärderna utförs i befintlig vägsträckning.

Den samhällsekonomiska nyttan bedöms vara lönsam enligt Samkalk-beräkningen och skapar bättre pendlingsmöjligheter med buss.

Trafiksäkerheten påverkas positivt med lägre hastigheter för bil och fler kollektivtrafikresenärer.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Trimning, Västerås C till Finnslätten, ny busstvärlinje
Objekt-id	TTR1820
Ärendenummer	TRV 2021/48551
Län	Västmanland
Kommun	Västerås
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

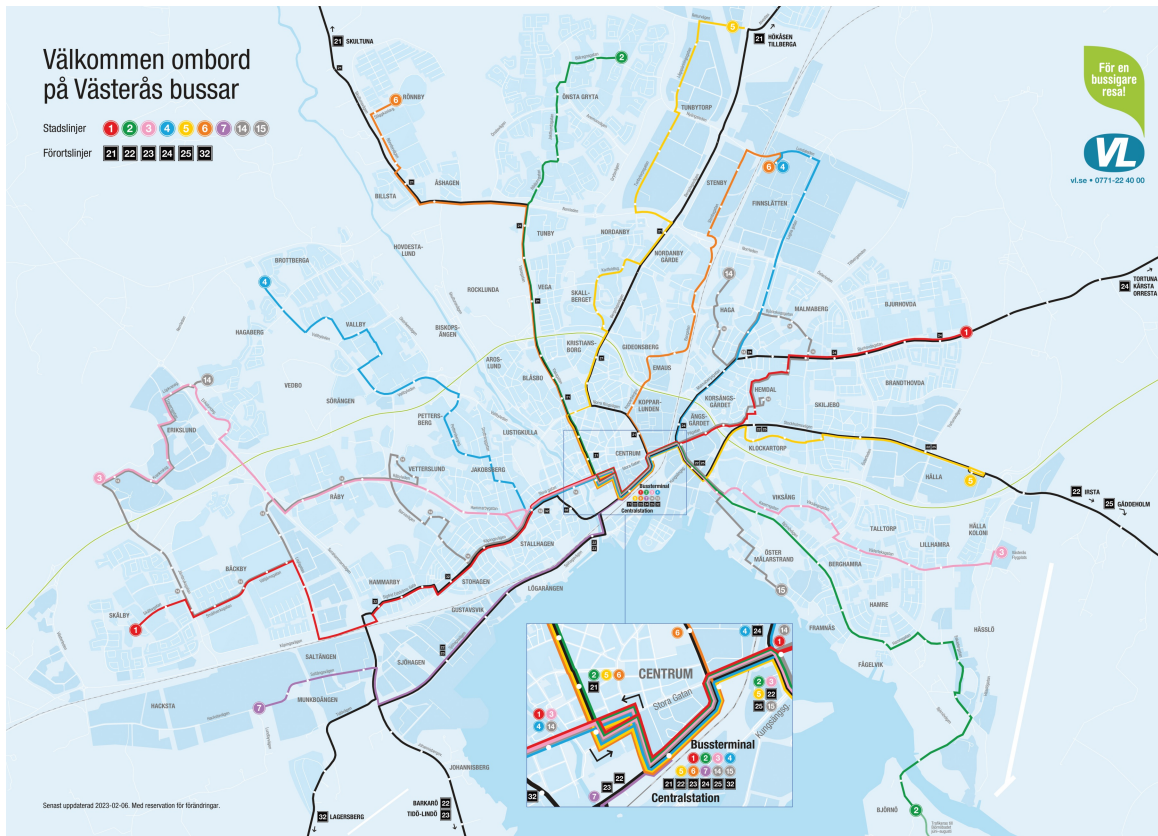
Nuläge och brister

Finnslätten är ett industriområde i utkanten av Västerås med ca 7000–8000 arbetstillfällen. I Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021 finns framtidsvisioner att detta ska öka till mellan 15000–40000. I samband med att Finnslätterns utveckling kommer området behöva anpassas för betydligt fler resenärer då dagens kollektivtrafiken inte anses tillräckligt för den planerade utvecklingen av området.

Brister i nuläget är:

- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Finnslätten och Västerås C.
- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Västerås ytterområden.

Annan anläggning dimension:	Västerås C till Finnslätten, 5 km. 15 km mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås.
Annan anläggning standard:	All kollektivtrafik går via Västerås C.
Annan anläggning trafik:	107 turer/dygn mellan Västerås C och Finnslätten, genomsnittlig restid 14 minuter.



Dagens busslinjer i Västerås (www.vl.se, 2023)

Syfte

Syftet med åtgärden är minska restiden till Finnslätten samt att försörja Finnslätten med kapacitetsstark kollektivtrafik för att hantera tillkommande resenärer enligt Planprogram för stadsutveckling Finnslätten. Dessutom syftar åtgärden till minska restiden för kollektivtrafikresenärer som reser mellan områden i utkanten av Västersås.

Förslag till åtgärd

Åtgärdspaketet innebär snabb buss (BRT) mellan Finnslätten och Västerås C samt en ny busslinje mellan Östra Västerås och i Västra Västerås.

- Sträckan Resecentrum – Finnslätten på dagens linje 4 (Brottberga – Resecentrum – Finnslätten) görs om till en BRT-linje genom färre stopp och snabbare restid.
- En ny tvärlinje läggs till mellan Erikslund (Västra Västerås) och Sjukhuset (Östra Västerås) via Finnslätten. Till skillnad från samtliga av dagens linjer går den nya linjen inte via Västerås C vilket minskar restiden mellan områden i yttre Västerås.

Vid införandet av BRT mellan Finnslätten och Västerås C påverkas även biltrafiken på den berörda sträckan. Antalet körfält för bil ändras så det är ett körfält i vardera riktningen på hela sträckan. Hastigheten på sträckan mellan Finnslätten och Västerås C sänks från 50km/h och 60 km/h till 40 km/h.

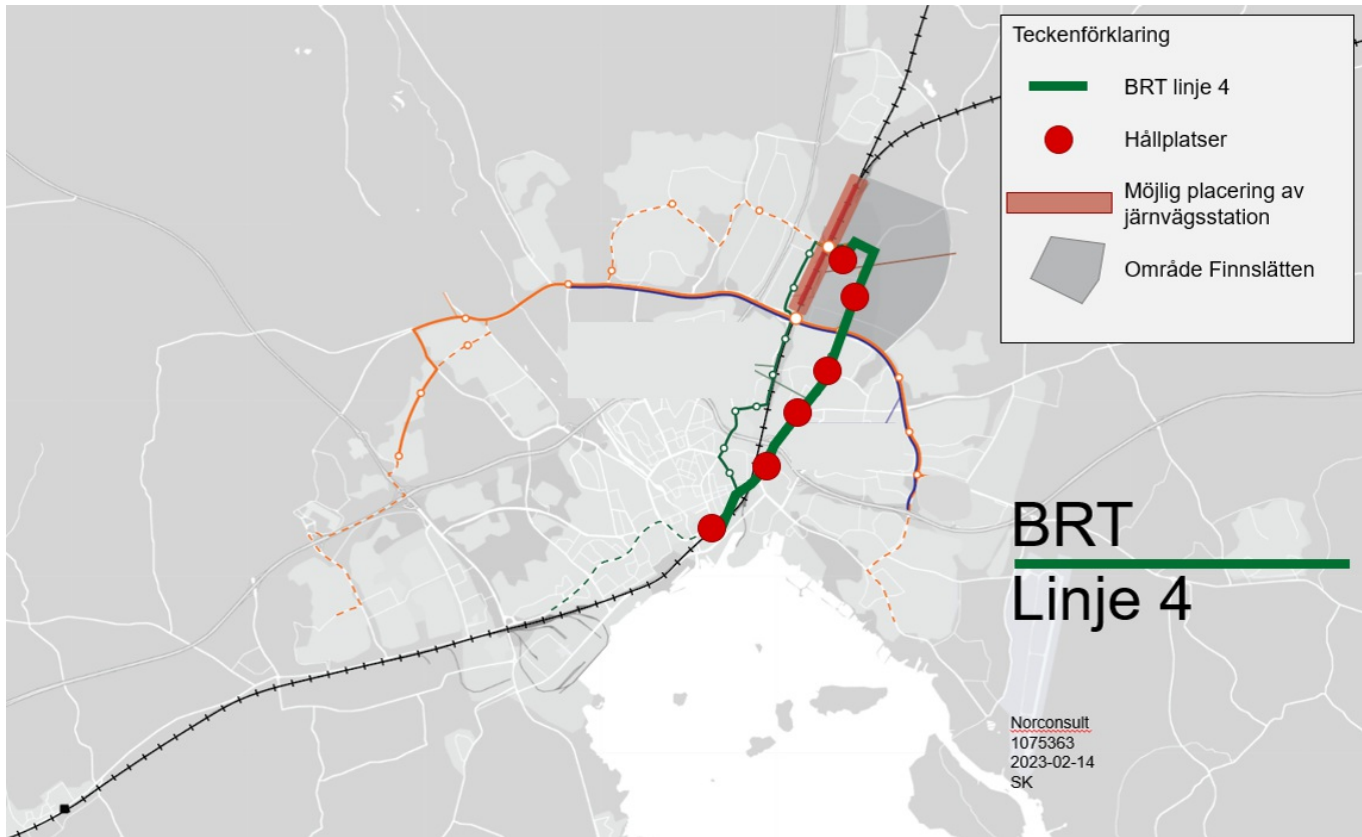
Vägstandard: -

Vägtrafik: -

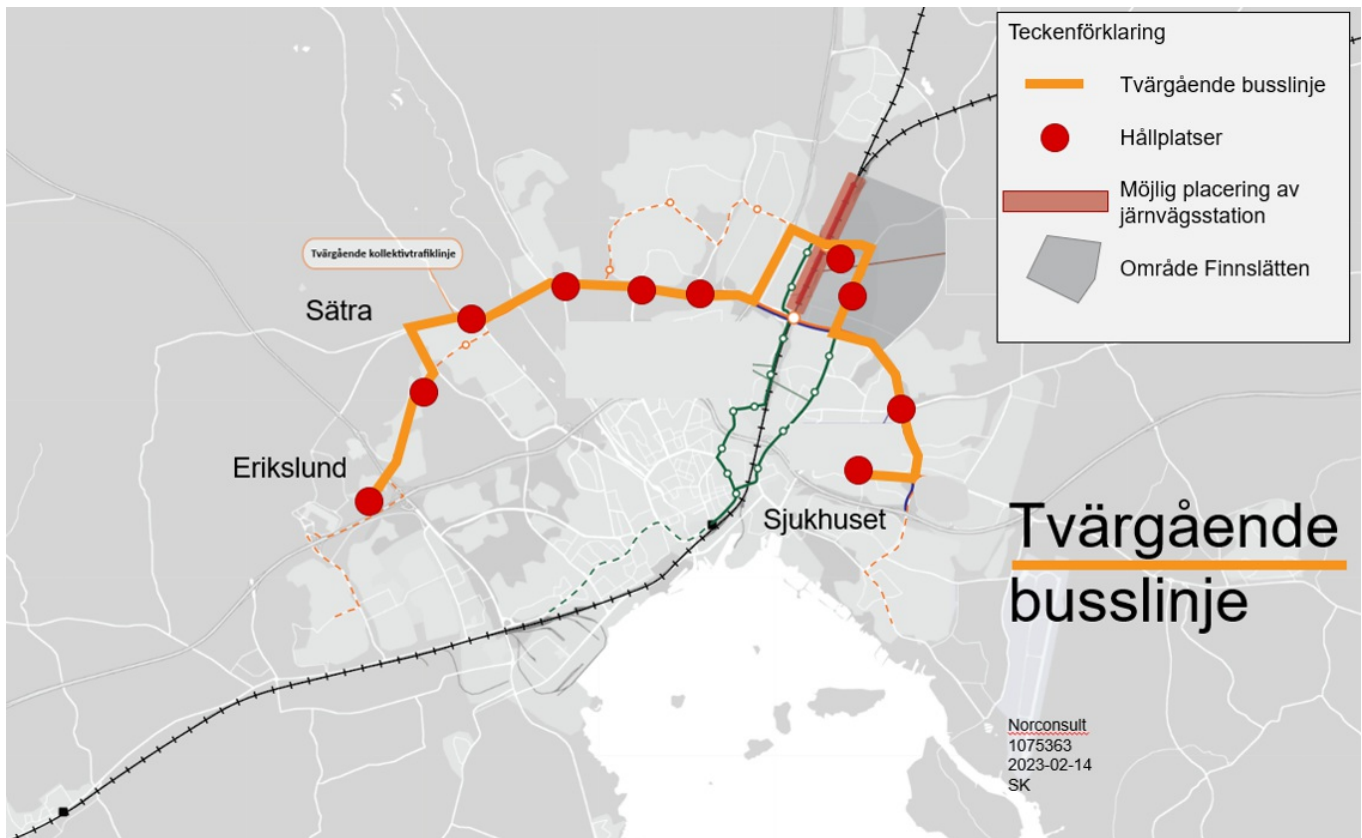
Annan anläggning dimension: Sträckan mellan Västerås C och Finnslätten trafikeras med BRT, 5 km. Ny tvärlinje mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås, 15 km.

Annan anläggning standard: 4 hållplatser för buss linje 4 mellan Västerås C och Finnslätten. 10 hållplatser mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås för ny tvärlinje.

Annan anläggning trafik: 170 turer/dygn mellan Västerås C och Finnslätten, genomsnittlig restid 11 minuter. Totalt 28 minuter restid för tvärlinjen mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås.



Sträck av linje 4 som trafikeras med BRT.



Tvärlinje mellan Erikslund och Västmanlands Sjukhus Västerås.

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2023-02-14	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	34,9	10,5	37,6

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	1
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Samkalk 3.4.4
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2022-11-08
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2017-2040, % per år	0,62
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2040-2065, % per år	0,63
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2017-2040, % per år	1,11
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2040-2065, % per år	0,72

Kommentar

i Prognosår 1 flyttas alla tillkommande arbetsplatser till Finnslätten på grund av att basprognosen ger en minskning av arbetsplatser i Finnslätten medan planprogrammet i Finnslätten föreslår en bytande ökning av antalet arbetsplatser.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	49	157	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	63	142	< 0
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	49	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	49	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	49	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	49	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning

Trafikanteffekter								
Resenärer								
Reskostnad buss, långväga	0	mnkr/år	0,0	378	-	Försumbart		
Reskostnad flyg	0	mnkr/år	0,0		-			
Reskostnad kollektivtrafik, regionalt	0	mnkr/år	0,0		-			
Reskostnad pb, långväga arbete & övr.	-	mnkr/år	-		-			
Reskostnad pb, långväga tjänste	-	mnkr/år	-		-			
Reskostnad pb, regionalt arbete	1,4	mnkr/år	-36,8		-			
Reskostnad pb, regionalt tjänste	0,5	mnkr/år	-13,1		-			
Reskostnad pb, regionalt övr. privat	2,3	mnkr/år	-61,7		-			
Reskostnad tåg, långväga	0	mnkr/år	0,0		-			
Restid buss, långväga	0	kptim/år	0,0		-			
Restid flyg	0	kptim/år	0,0		-			
Restid kollektivtrafik, regionalt	-246,69	kptim/år	1078,5		-			
Restid pb, långväga arbete & övr.	-	kptim/år	-		-			
Restid pb, långväga tjänste	-	kptim/år	-		-			
Restid pb, regionalt arbete	61,4	kptim/år	-252,7		-			
Restid pb, regionalt tjänste	10,3	kptim/år	-142,2		-			
Restid pb, regionalt övr. privat	71,1	kptim/år	-200,0		-			
Restid tåg, långväga	0	kptim/år	0,0		-			
Vägavgifter/ vägskatt pb	-0,2	mnkr/år	6,2		-			
Godstransporter								
Reskostnad lastbil (släp)	1,3	mnkr/år	-33,5	-481	-	Försumbart		
Reskostnad lastbil (utan släp)	0,6	mnkr/år	-17,0		-			
Reskostnad pb yrkestrafik	2,1	mnkr/år	-54,1		-			
Restid lastbil (släp)	-0,4	kptim/år	4,3		-			
Restid lastbil (utan släp)	6,7	kptim/år	-75,5		-			
Restid pb yrkestrafik	26,5	kptim/år	-300,9		-			
Transporttid gods lastbil (släp)	0	mnkr/år	0,3		-			
Transporttid gods lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	-1,0		-			
Transporttid gods pb yrkestrafik	0,1	mnkr/år	-1,7		-			
Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)	0	mnkr/år	-0,1		-			
Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	-0,2		-			
Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik	0,1	mnkr/år	-1,6		-			
Persontransportföretag								
Banavgifter	0,1	mnkr/år	-1,6		-209		-	Försumbart
Biljettintäkter	7,7	mnkr/år	204,6				-	
Fordonskostnader för kollektivtrafik	14,8	mnkr/år	-400,8	-				
Moms på biljettintäkter	0,4	mnkr/år	-11,6	-				

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,26	AS/år	-	484	-	Försumbart	-
Döda	-0,002	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-2	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,05	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet totalt	-	-	484,0		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter, Avser koldioxid	-0,26	kton/år	79,4	79	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - NOX Kväveoxider	-0,92	ton/år	-	44	-	Försumbart	-
Luft - Slitagepartiklar	-3,49	ton/år	-		-		
Luft -Avgaspartiklar	-0,01	ton/år	-		-		
Luft Avser NOX, avgaspartiklar och slitagepartiklar	-	-	43,8		-		
Landskap							
Effekter saknas						Försumbart	-
Övriga externa effekter							
Slitage kollektivtrafik	0,5	mnkr/år	-14,1	-14	-	Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	0,1	mnkr/år	1,6	-232	-	Försumbart	-
Drivmedelsskatt för vägtrafik, långväga	0	mnkr/år	0,0		-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, regionalt	-9,2	mnkr/år	-240,7		-		
Moms på biljettintäkter	0,4	mnkr/år	11,6		-		
Vägavgifter/ vägskatt	-0,2	mnkr/år	-4,1		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	-6	mnkr/år	156,6	157	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				49			
NETTONUVÄRDE				157	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Försumbart
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Kalkylen visar på både stora positiva och negativa effekter. Då det finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift-och underhåll så kan dessa nyttor vara både över och underskattade. Om de skulle vara överskattade påverkas lönsamhetsbedömningen negativt.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Inga identifierade ej beräknade effekter		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

De beräknade nyttorna överstiger de beräknade kostnaderna. Dock finns osäkerheter i bedömning av trafiksäkerhetseffekter samt drift-och underhåll, vilket medför osäker. Inga ej beräknade effekter är identifierade.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms påverka könen på motsvarande sätt.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Lokalt	De största nyttorna tillfaller kollektivtrafikresenärer lokalt genom kortare restider samtidigt uppstår även de största nackdelarna lokalt då hastigheterna mellan Finnslätten och Västerås C sänks och vissa busshållplatser dras in. Näst största fördel tillfaller regional trafik.
Län	Västmanland	Flera angränsande län	Västmanland	Resenärer i Västmanland får största fördel och nackdel av åtgärden.
Kommun	Västerås	Flera angränsande kommuner	Västerås	Västerås kommun får största fördel och nackdel av åtgärderna.
Näringsgren	Maskinutrustning och motorer, tillbehör	Neutralt	Neutralt	Finnslätten utvecklas bland annat till företag inom fordons- och maskinindustrin. Fler andra näringsgrenar samt utbildning och forskning planeras i området.
Trafikslag	Buss	Spår	Bil	De största nyttorna tillfaller buss. Viss nytta tillfaller spår som med förbättrad kollektivtrafik får förbättrade anslutningar från Västerås centralstation. Bil får den största nackdelen med ökade restider.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Barn: <18 år	Vuxna: 25-65 år	Vuxna som pendlar med kollektivtrafiken får störst nytta. De vuxna som färdas med bil får samtidigt de största negativa effekterna av åtgärderna. Barn under 18 år får viss nytta av kollektivtrafikresande.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärderna i utredningsalternativet är kopplade till förbättringar för bussresande, med ökade restider för bil. Detta leder till att de största fördelarna och nackdelarna sker lokalt i Västerås.

Objektnummer: TTR1820 Ärendenummer: TRV 2021/48551
Kontaktperson: Hedström Mattias, PLöu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Ej granskad och godkänd av Trafikverket

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Klimatet påverkas positivt av åtgärderna eftersom restiden med buss minskar samtidigt som restiden med bil ökar vilket skapar potential till överflyttning från bil till buss. Landskapet bedöms inte påverkas då åtgärderna utförs i befintlig vägsträckning.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska nyttan bedöms vara lönsam enligt Samkalk-beräkningen och skapar bättre pendlingsmöjligheter med buss.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten påverkas positivt med lägre hastigheter för bil och fler kollektivtrafikresenärer.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Tillförlitligheten för buss, gående samt cyklister ökar i och med att den skyltade hastigheten mellan Finnslätten och Västerås C sänks.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Tryggheten för gående samt cyklister ökar i och med lägre hastigheter på delar av vägnätet.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Tillförlitligheten för näringslivets transporter bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Kvalitet	Inget bidrag: Näringslivets transporters kvalitet bedöms endast påverkas marginellt av åtgärden i och med hastighetsänkningen mellan Finnslätten och Västerås C.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Kollektivtrafiken inom staden bedöms förbättras vilket underlättar pendling med buss vilket är positivt. Samtidigt sänks den skyltade hastigheten mellan Finnslätten och Västerås C samt antalet hållplatser på denna sträcka minskar vilket är negativt ur pendlingssynpunkt.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms endast påverka tillgängligheten till storstad marginellt.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms endast påverka tillgängligheten till interregionala resmål marginellt.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Män och kvinnor bedöms få samma nyttor och onyttor av åtgärden.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Inget arbete har utförts i detta syfte.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Vissa busshållplatslägen tas bort och andra läggs till. Ett antagande är att de nya busshållplatserna tillgänglighetsanpassas men samtidigt kan ökat avstånd till närmaste busshållplats ha stor negativ påverkan beroende på funktionsvariation.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: I och med sänkta hastigheter mellan Finnslätten och Västerås C minskar risken för allvarliga olyckor på denna sträcka.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Andelen gång-och cykeltrafiken påverkas positivt av åtgärden då dessa resor oftast görs i anslutning till kollektivtrafikresor. Även hastighetssänkningen mellan Finnsletten och Västerås C bedöms leda till en ökning av andelen gång- och cykelresor av totala kortväga resor.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Andelen kollektivtrafik av alla resor ökar i och med åtgärden.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Bedöms påverkas positivt då potentialen för en överflytt från bil till buss, gång samt cykel ökar när en ny busslinje anläggs och hastigheterna sänks mellan Finnsletten och Västerås C.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Energianvändningen per fordonskilometer påverkas något då hastigheterna sänks mellan Finnsletten och Västerås C.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Inget bidrag: Energianvändningen ökar marginellt vid byggnation, drift och underhåll av systemet.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Har inte utretts i detta arbete
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Har inte utretts i detta arbete
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Har inte utretts i detta arbete
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Den fysiska aktiviteten i transportsystemet bedöms öka då fler bedöms gå eller cykla i och med lägre skyltad hastighet mellan Finnsletten och Västerås C samt i anslutning till kollektivtrafikresor.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Förbättrad kollektivtrafik med ny busslinje och lägre skyltade hastigheter förbättrar dessa gruppers möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål. Samtidigt minskar antalet busshållplatser på sträckan mellan Finnslätten och Västerås C vilket kan drabba dessa grupper negativt.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Marginella effekter på tillgänglighet för gång och cykel. Förbättringar av tillgänglighet för kollektivtrafiken.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskade utsläpp av NOx och avgaspartiklar enligt Samkalk.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Positivt bidrag: Minskade utsläpp av NOx och avgaspartiklar enligt Samkalk.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärder utförs i befintlig sträckning, inga byggnationer som stör landskapet byggs.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Inga åtgärder för växt- och djurliv.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärder utförs i befintlig sträckning, inga byggnationer som skapar barriärer byggs.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Inget bidrag till störning.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Inget bidrag för livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Inget bidrag till den biologiska mångfalden
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inte utrett i detta skede.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inte utrett i detta skede.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Inget bidrag till utradering.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Risken för allvarliga olyckor minskar i och med att den skyltade hastigheten mellan Finnsletten och Västerås C sänks samt potentialen för en överflytt från bil till buss ökar. Samtidigt skulle en överflytt till till exempel cykel öka risken för singelolyckor.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-12,25	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-576,79	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-45,75	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-167,44	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Minskad restid för kollektivtrafik hamnar i konflikt mot negativa effekter för personbil. Hänsynsmålen bedöms i vissa avseenden positiva, i andra fall bedöms ingen påverkan. Sammantaget är åtgärden positiv för de transportpolitiska målen.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Då skedet är åtgärdsvalstudie och kostnaden är lägre än 50 miljoner kronor har ingen klimatkalkyl upprättats.

Bilagor och referenser

Bilagor	
AKK	
Bilaga 4	GKI
SEA	
Antal döda Västmanland	Antal döda Västmanland
Arbets-PM Sampers Samkalk Finnslätten	Arbets-PM Samkalk
AS-MAS Västmanland	AS-MAS Västmanland
Ej allvarligt skadade Västmanland	Ej allvarligt skadade Västmanland
Kalkylsammanställning	Sammanställning av nyttoberäkning
MAS Västmanland	Mycket allvarligt skadade Västmanland
Nyttoberäkning trafiksäkerhet Västmanland	Trafiksäkerhet endast för Västmanlands län
Samkalk Finnslätten HA	SEK-importkälla

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: d1bdc8be-d0b2-4852-8138-3ad8c3aa4db3

Utskriftsdatum : 2023-07-03

Bilaga 9

SEB Paket C, Järnvägsstation
(Västerås, Finnslätten, tågstation
och resandeutbyte)

- ÅVS Tillgänglighet och
mobilitet Finnslätten
Västerås



Västerås, Finnslätten, tågstation och resandeutbyte



Verksamhetsområdet Finnslätten i Västerås (Bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2021).

Nuläge och brister:

Finnslätten är ett industriområde i utkanten av Västerås med ca 7000–8000 arbetstillfällen. I Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021 finns framtidsvisioner att detta ska öka till mellan 15000–40000. I samband med att Finnslätterns utveckling kommer området behöva anpassas för betydligt fler resenärer då dagens kollektivtrafiknät inte anses tillräckligt för den planerade utvecklingen av området.

Brister i nuläget är:

- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Finnslätten och Västerås C.
- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Västerås ytterområden.

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är minska restiden till Finnslätten samt att försörja Finnslätten med kapacitetsstark kollektivtrafik för att hantera tillkommande resenärer enligt Planprogram för stadsutveckling Finnslätten. Dessutom syftar åtgärden till minska restiden för kollektivtrafikresenärer som reser mellan områden i utkanten av Västerås.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 364 mkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden omfattar en ny tågstation vid Finnslätterns verksamhetsområde samt en ny busstvärlinje mellan Erikslund (Västra Västerås) och Sjukhuset (Östra Västerås) via Finnslätten. Till skillnad från samtliga av dagens linjer går den nya linjen inte via Västerås C vilket minskar restiden mellan områden i yttre Västerås.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	321	Negativt	En ny station för resandeutbyte minskar kapaciteten på sträckan. Samtidigt så kan en överflyttning från personbil till kollektivtrafik ge en lite positiv effekt för kvarvarande bilister.
Godstransporter	-	Negativt	Ett extra tågstopp försämrar möjligheterna att bygga tidtabell och ökar risken för försening på en redan belastad sträcka vilket påverkar godstransporter på järnväg negativt. Samtidigt kan gods på väg få små positiva nyttor om det sker en överflyttning från personbil till kollektivt resande.
Persontransportföretag	-	Negativt	Ökningen av fordonskostnader för kollektivtrafiken av att trafikera en ny busslinje och göra ett extra tågstopp bedöms vara större än de ökade biljettintäker som åtgärden bedöms leda till.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Överflyttning från bil till tåg och buss minskar risken för olyckor.
Klimat	-	Positivt	Mindre utsläpp då fler väljer kollektivtrafik.
Hälsa	-	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	Åtgärden bedöms ha en samhällsekonomiskt försumbar påverkan på den biologiska mångfalden och landskapet.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	-	Negativt	En ny tågstation och tillhörande infrastruktur samt tvärbusslinje ökar drift, underhålls- och reinvesteringsskostnaderna.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	488		
Nettonvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-167	Negativt	

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-167	Handkalkylen är en grov uppskattning av den samhällsekonomiska nyttan som i det tidiga skedet i planeringen bedömts vara tillräckligt. Restidseffekter är de enda effekterna som kvantifieras. Stora positiva nyttor blandat med stora negativa nyttor medför också att om en enskild post skulle vara missvisande i beräkningen kan ge stora utslag på lönsamhetsbedömningen.
KA högre invkostnad	-	0	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som negativa. Huvudkalkylen och känslighetsanalysen med högre investeringskostnad visar på negativ lönsamhet medans känslighetsanalysen med linjär tillväxt i Finnslettens ger en NNK-kvot strax över 0. Kalkylerna baseras på grova antaganden och effekterna är sinsemellan motriktade. De beräknade effekterna för tågresenärer blir sammantaget negativt. Samtidigt är tidsvinsterna som tvärinjen innebär för bussresenärer stor. Den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara osäker. Om någon faktor i kalkylen ändras lite så kan det påverka nettonuvärdet kraftigt. Totalt sett bedöms den sammanvägda lönsamheten som negativ.
Linjär resandetillväxt efter 2040 till/från Finnslettens verksamhetsområde	0,05	26	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Regionalt
Län	Västmanland	Flera län
Kommun	Västerås	Flera kommuner
Näringsgren	Maskinutrustning och motorer, tillbehör	Neutralt
Trafikslag	Buss	Spår
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Vuxna: 25-65 år

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärderna har negativa effekter på tågresenärer som inte ska till eller från stationen på Finnsletten då restiden på sträckan ökar och kapaciteten minskar. Samtidigt ger den nya busstvärlinjen stora positiva effekter i form av kortare restid vilket primär bedoms tillfalla vuxna och barn i Västerås med omnejd.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Negativt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Negativt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Negativt bidrag
	Interregionalt	Negativt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Positivt bidrag
Funktionshindre	Kollektivtrafikenätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Minskad restid för tågresenärer till och från Finnsletten står i konflikt mot den negativa nyttan ett extra tågstopp innebär för övriga resenärer samt gods. Tvärnlinjen med buss bedöms endast ha positiva effekter.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som negativa. Huvudkalkylen och känslighetsanalysen med högre investeringskostnad visar på negativ lönsamhet medans känslighetsanalysen med linjär tillväxt i Finnsletten ger en NNK-kvot strax över 0. Kalkylerna baseras på grova antaganden och effekterna är sinsemellan motriktade. De beräknade effekterna för tågresenärer blir sammantaget negativt. Samtidigt är tidsvinsterna som tvärnlinjen innebär för bussresenärer stor. Den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara osäker. Om någon faktor i kalkylen ändras lite så kan det påverka nettonuvärdet

kraftigt. Totalt sett bedöms den sammanvägda lönsamheten som negativ.

Åtgärden skapar potential för en överflytt från bilresande till kollektivt resande vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Dock ökar utsläppen under byggande, drift och underhåll. Landskapet bedöms inte påverkas då åtgärderna utförs i redan exploaterad miljö.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på negativ lönsamhet. Samtidigt förbättrars pendlingsmöjligheten till och från yttre Västerås vilket påverkar arbetsmarknaden positivt.

Trafiksäkerheten påverkas positivt i och med att åtgärden skapar potential för en överflyttning från resor med bil till kollektivresande.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

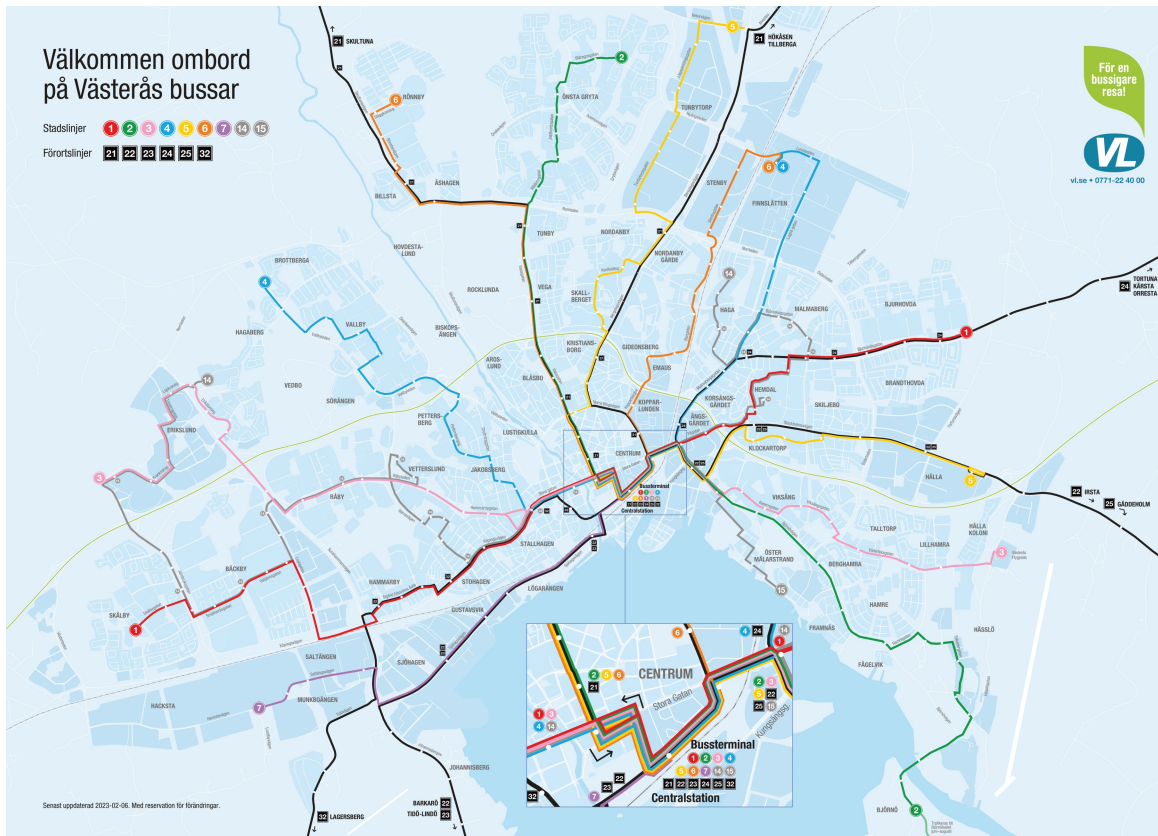
Åtgärdsnamn	Västerås, Finnslätten, tågstation och resandeutbyte
Objekt-id	JO2601
Ärendenummer	TRV 2021/48551
Län	Västmanland
Kommun	Västerås
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Flera trafikslag
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Finnslätten är ett industriområde i utkanten av Västerås med ca 7000–8000 arbetstillfällen. I Planprogram för stadsutveckling Finnslätten som antogs i februari 2021 finns framtidsvisioner att detta ska öka till mellan 15000–40000. I samband med att Finnslätterns utveckling kommer området behöva anpassas förbetydligt fler resenärer då dagens kollektivtrafiknät inte anses tillräckligt för den planerade utvecklingen av området.

Brister i nuläget är:

- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Finnslätten och Västerås C.
- Långa restider för kollektivtrafikresenärer mellan Västerås ytterområden.



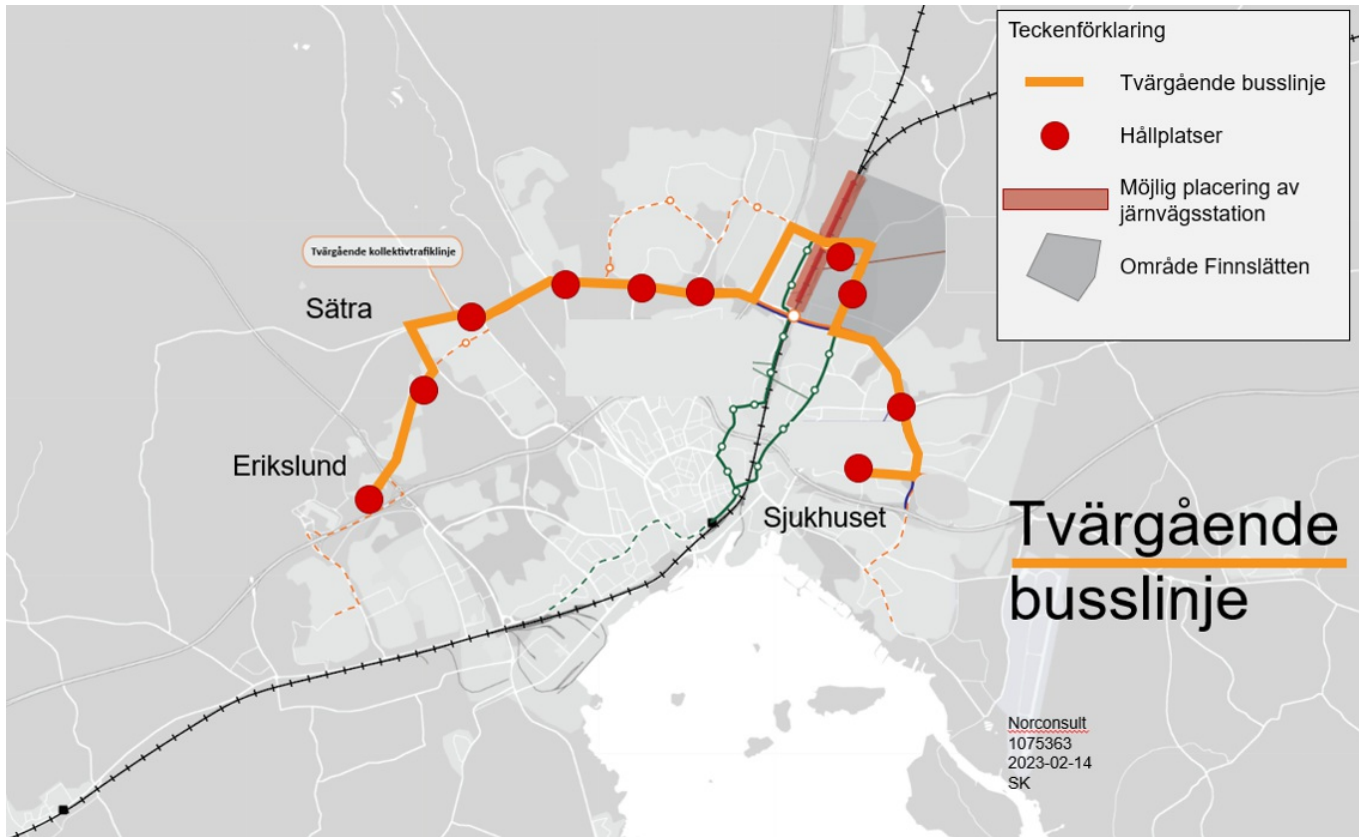
Dagens busslinjer i Västerås (www.vl.se, 2023)

Syfte

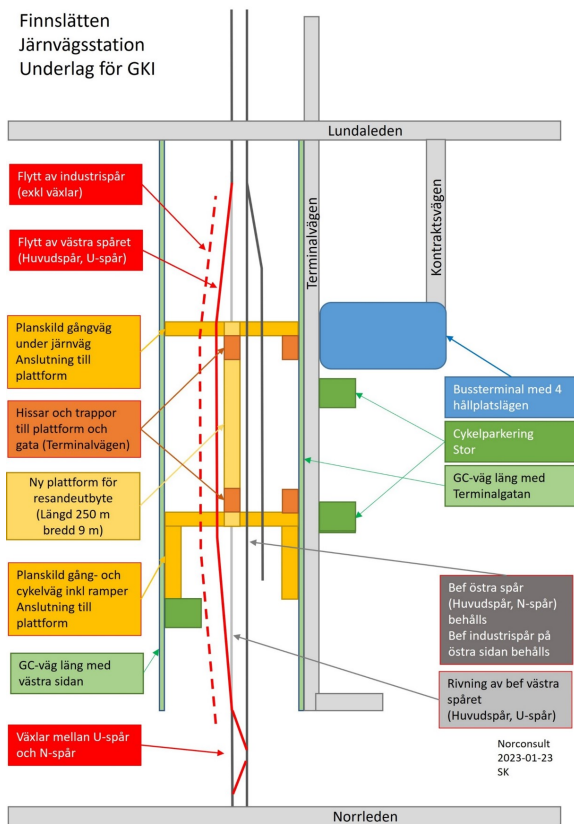
Syftet med åtgärden är minska restiden till Finnslätten samt att försörja Finnslätten med kapacitetsstark kollektivtrafik för att hantera tillkommande resenärer enligt Planprogram för stadsutveckling Finnslätten. Dessutom syftar åtgärden till minska restiden för kollektivtrafikresenärer som reser mellan områden i utkanten av Västerås.

Förslag till åtgärd

Åtgärden omfattar en ny tågstation vid Finnslättns verksamhetsområde samt en ny busstvärlinje mellan Erikslund (Västra Västerås) och Sjukhuset (Östra Västerås) via Finnslätten. Till skillnad från samtliga av dagens linjer går den nya linjen inte via Västerås C vilket minskar restiden mellan områden i yttre Västerås.



Ny tvärgående busslinje.



Station i Finnslätten.

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2023-02-14	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	359,3	107,8	364,0

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2023-03-06
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2017-2040, % per år	0,62
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2040-2065, % per år	0,63
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2017-2040, % per år	1,11
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2040-2065, % per år	0,72

Kommentar

I Prognosår 1 flyttas alla tillkommande arbetsplatser till Finnslätten på grund av att basprognosen ger en minskning av arbetsplatser i Finnslätten medan planprogrammet i Finnslätten föreslår en bytande ökning av antalet arbetsplatser.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mkr)	Nettonuvärde* (mkr)	NNK-idu** (mkr)
Huvudanalys	488	-167	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	-	0	-
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	488	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	488	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	488	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	488	-	-
Linjär resandetillväxt efter 2040 till/från Finnslättens verksamhetsområde	488	26	0,05

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Restid - Bussresenärer som använder tvärlinjen	-	-	772,4	321	-	Negativt En ny station för resandeutbyte minskar kapaciteten på sträckan. Samtidigt så kan en överflyttning från personbil till kollektivtrafik ge en lite positiv effekt för kvarvarande bilister.
Restid - personbil	-	-	-		Positivt: En ny tågstation på Finnslätten och en ny busstvärlinje skapar överflyttningspotential vilket kan leda till att restid med bil minskar under de timmar då vägen är som mest belastad.	
Restid - Tågresenärer som går på eller av vid Finnslätten med start- eller slutpunkt väster om Västerås C	-	-	187,8		-	
Restid - Tågresenärer som går på eller av vid Finnslätten med start- eller slutpunkt öster om Västerås C	-	-	576,8		-	
Restid - Tågresenärer som inte går av vid Finnslätten	-	-	-1215,5		Negativt: Kalkylen fångar endast effekter på sträckan mellan Västerås C och Finnslätten, detta innebär att den negativa effekten som ett extra tågstopp på övriga resenärer underskattas. Ett extra tågstopp försämrar möjligheterna att bygga tidtabell och ökar risken för försening på en redan belastad sträcka.	
Godstransporter						
Förseningar och trafikstörningar	-	-	-	-	Negativt: Ett extra tågstopp försämrar möjligheterna att bygga tidtabell och ökar risken för försening på en redan belastad sträcka.	Negativt Ett extra tågstopp försämrar möjligheterna att bygga tidtabell och ökar risken för försening på en redan belastad sträcka vilket påverkar godstransporter på järnväg negativt. Samtidigt kan gods på väg få små positiva nyttor om det sker en överflyttning från personbil till kollektivt resande.
Restid - lastbil	-	-	-		Positivt: En ny tågstation på Finnslätten och en ny busstvärlinje skapar överflyttningspotential vilket kan leda till en liten restids minskning med lastbil under de timmar då vägen är som mest belastad.	
Persontransportföretag						
Biljettintäkter	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden bedöms leda till ökade biljettintäkter till följd av att fler reser kollektivt.	Negativt Ökningen av fordonskostnader för kollektivtrafiken av att trafikera en ny busslinje och göra ett extra tågstopp bedöms vara större än de ökade biljettintäkter som åtgärden bedöms leda till.
Fordonskostnader för kollektivtrafik	-	-	-		Negativt: Fordonskostnader för kollektivtrafiken ökar då det kvärs fler bussar för att trafikera den nya bysslinjen samt slitagen på tågen ökar i och med det nya tågstoppet.	

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden bedöms leda till en överflyttning från bilresande till kollektivresande vilket över lag är säkrare.	Positivt	Överflyttning från bil till tåg och buss minskar risken för olyckor.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden bedöms leda till en överflyttning från bilresande till kollektivresande vilket minskar antalet CO2-ekvivalenter.	Positivt	Mindre utsläpp då fler väljer kollektivtrafik.
Hälsa							
Effekter saknas						Försumbart	-
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär & störning	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärder utförs i och i anslutning till befintlig sträckning vilket gör att ökningen av barriär och störning bedöms som samhällsekonomiskt försumbar.	Försumbart	Åtgärden bedöms ha en samhällsekonomiskt försumbar påverkan på den biologiska mångfalden och landskapet.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärder förändrar den visuella karaktären i anslutning till redan exploaterade områden vilket gör att förändringen bedöms som samhällsekonomiskt försumbar.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd							
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader	-	-	-	-	Negativt: Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader bedöms öka i och med att en ny tågstation med intilliggande infrastruktur anläggs samt att en ny busslinje upprättas.	Negativt	En ny tågstation och tillhörande infrastruktur samt tvärbusslinje ökar drift, underhålls- och reinvesteringarkostnaderna.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				488			
NETTONUVÄRDE				-167	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Handkalkylen är en grov uppskattning av den samhällsekonomiska nyttan som i det tidiga skedet i planeringen bedömts vara tillräckligt. Restidseffekter är de enda effekterna som kvantifieras. Stora positiva nyttor blandat med stora negativa nyttor medför också att om en enskild post skulle vara missvisande i beräkningen kan ge stora utslag på lönsamhetsbedömningen.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärden försämrar kapaciteten på järnvägen vilket påverkar både tågresande och rälsburet gods negativt. Dessutom leder åtgärden till ökade drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader samt ökade fordons kostnader för kollektivtrafiken. Samtidigt som en överflyttning från bil till tåg och buss vilket minskar antalet olyckor och utsläpp samt ökar biljettintäkterna. Totalt sett bedöms de negativa nyttorna vara betydligt större än de positiva.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Olönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som negativa. Huvudkalkylen och känslighetsanalysen med högre investingskostnad visar på negativ lönsamhet medans känslighetsanalysen med linjär tillväxt i Finnsletten ger en NNK-kvot strax över 0. Kalkylerna baseras på grova antaganden och effekterna är sinsemellan motriktade. De beräknade effekterna för tågresenärer blir sammantaget negativt. Samtidigt är tidsvinsterna som tvärlinjen innebär för bussresenärer stor. Den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara osäker. Om någon faktor i kalkylen ändras lite så kan det påverka nettonuvärdet kraftigt. Totalt sett bedöms den sammanvägda lönsamheten som negativ.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms påverka könen på motsvarande sätt.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Regionalt	Störst nytta får resenärer lokalt i och med den nya busstvärnlinjen. Regionalt fås nytta för de som har de som använder stationen på Finnslätten men också nackdelar för de tågresenärer som inte nyttjar stationen på Finnslätten.
Län	Västmanland	Flera angränsande län	Flera län	Resenärer i Västmanland får mest nytta av åtgärderna i och med den nya busstvärnlinjen. De angränsande länen får nytta för de som använder stationen på Finnslätten men åtgärden ger också nackdelar för de tågresenärer som inte nyttjar stationen på Finnslätten.
Kommun	Västerås	Flera angränsande kommuner	Flera kommuner	Västerås kommun med omnejd får mest nytta av åtgärden i och med den nya busstvärnlinjen. Stationen på Finnslätten ger nytta för den resenärer som skulle använda den och onyttig för de tågresenärer som inte kliver på eller av vid Finnslätten vilket drabbar flera kommuner.
Näringsgren	Maskinutrustning och motorer, tillbehör	Neutralt	Neutralt	Området utvecklas bland annat till företag inom fordons- och maskinindustrin vilka får lättare att rekrytera personal då restiden till Finnslätten minskar. Fler andra näringsgrenar samt utbildning och forskning planeras i området.
Trafikslag	Buss	Spår	Spår	De största nyttorna tillfaller bussresenärer. Näst största nyttan tillfaller tågresenärer. Den största nackdelen tillfaller tågresenärer som inte nyttjar stationen på Finnslätten.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Barn: <18 år	Vuxna: 25-65 år	Vuxna som pendlar med kollektivtrafiken får störst nytta. De vuxna som färdas med tåg men utan målpunkt till Finnslätten får å andra sidan de största negativa effekterna av åtgärderna. Barn under 18 år får viss nytta av kollektivtrafikresande.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärderna har negativa effekter på tågresenärer som inte ska till eller från stationen på Finnslätten då restiden på sträckan ökar och kapaciteten minskar. Samtidigt ger den nya busstvärnlinjen stora positiva effekter i form av kortare restid vilket primärt bedöms tillfalla vuxna och barn i Västerås med omnejd.

Objektnummer: JO2601 Ärendenummer: TRV 2021/48551
Kontaktperson: Hedström Mattias, PLöu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Ej granskad och godkänd av Trafikverket

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden skapar potential för en överflytt från bilresande till kollektivt resande vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Dock ökar utsläppen under byggande, drift och underhåll. Landskapet bedöms inte påverkas då åtgärderna utförs i redan exploaterad miljö.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhälleekonomiska kalkylen visar på negativ lönsamhet. Samtidigt förbättrars pendlingsmöjligheten till och från yttre Västerås vilket påverkar arbetsmarknaden positivt.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten påverkas positivt i och med att åtgärden skapar potential för en överflyttning från resor med bil till kollektivresande.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms påverka järnvägens kapacitet negativt vilket påverkar tillförlitligheten negativt. Samtidigt ökar tillförlitligheten personer som reser mellan områden i utanten av Västerås eller till och från Finnsletten då de behöver göra färre byten.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Både tvärbusslinjen och den nya stationen i Finnsletten minskar behovet till byten under det kollektiva resandet vilket ökar bekvämligheten.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms påverka järnvägens kapacitet och öka risken för förseningar vilket kan påverka tillförlitligheten för näringslivets transporter negativt.
	Kvalitet	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms påverka järnvägens kapacitet och öka risken för förseningar vilket kan påverka kvaliteten för näringslivets transporter negativt.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Pendlingsmöjligheten områden i utanten av Västerås samt till och från Finnsletten ökar då restiden minskar. Samtidigt drabbas resenärer som inte går på eller av vid Finnsletten negativt av ett extra tågstopp.
	Tillgänglighet storstad	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms över lag påverka målet negativt då majoriteten av tågresenärerna får längre restid. Samtidigt är bidraget för de som nyttjar den nya stationen positivt.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms över lag påverka målet negativt då majoriteten av tågresenärerna får längre restid. Samtidigt är bidraget för de som nyttjar den nya stationen positivt.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka målet.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Öppen planlägningsprocess bedöm bidra till lika påverkansmöjlighet.
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindre	Positivt bidrag: Ett större utbud av hållplatser och stationer samt färre byten bedöms öka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindre.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte möjligheten att gå eller cykla till skola.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte möjligheten att gå eller cykla till skola.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Andelen kollektivtrafik av alla resor ökar i och med åtgärden.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Minskat bilresande och mer kollektivtrafikresande minskar antalet fordonskilometrar
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Påverkan på energianvändning per fordonskilometer bedöms som marginell.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Energinvändningen ökar vid byggnation och underhåll av systemet.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms öka i och med att resenärerna går eller cyklar när de ska till samt från stationer vid kollektivt resande.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Förbättrad kollektivtrafik med fler stationer och färre byten underlättar för dessa grupper att ta sig till sina mål på egen hand.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Marginella effekter på tillgänglighet för gång och cykel. Förbättringar av tillgänglighet för kollektivtrafiken.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Antagande om att fler reser kollektivt men emissioner har inte kvantifierats i handkalkylen.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Har inte utretts i detta skede.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärder utförs i befintlig sträckning i ett redan exploaterat område. Den visuella karaktären kommer att påverkas men bidraget bedöms som marginellt.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Inga åtgärder för växt- och djurliv.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärder utförs i befintlig sträckning i redan exploaterade områden vilket bedöms ha marginell påverkan på betydelse för barriärer.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Belysningen ökar till följd av åtgärden, dock så sker detta i befintlig sträckning i redan exploaterade områden. Bidraget bedöms därför som marginellt.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Inget bidrag för livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Inget bidrag till den biologiska mångfalden
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inte utretts i detta arbete.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Inget bidrag till betydelse för strukturomvandling.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inte utretts i detta skede
	Betydelse för uttradering	Inget bidrag: Inget bidrag till uttradering.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Risken för allvarliga olyckor minskar i och med att överflyttningspotentialen från personbil till kollektivtresande ökar.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Minskad restid för tågresenärer till och från Finnslätten står i konflikt mot den negativa nyttan ett extra tågstopp innebär för övriga resenärer samt gods. Tvärlinjen med buss bedöms endast ha positiva effekter.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	11645	38
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	136	0,502
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	8134	30,1

Bilaga: finnslätten stationsläge och tvärlinje.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 5	GKI
Indexomräkning GKI flera trafikslag	Indexomräkning GKI
Klimatkalkyl	
Bilaga 4	Klimatkalkyl
SEA	
Arbets-PM Handkalkyl	Arbets-PM Handkalkyl Samhällsekonomi
Arbets-PM Handkalkyl Bilaga Sampers BRT	Arbets-PM Handkalkyl Bilaga Sampers BRT
Bilaga 2a Handkalkyl SEK Finnsläppen järnvägsstation HA	HA Samhällsekonomisk beräkning
Bilaga 2b Handkalkyl SEK Finnsläppen järnvägsstation KA	KA Samhällsekonomisk beräkning

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 735ebdfd-2b1b-4799-af6f-06c45d08b255

Utskriftsdatum : 2023-07-03



KOMMUNSTYRELSEN
Amanda Lindblad
Kommunalråd

Svar på nämndinitiativ från Hanna Westman (Sbä): "Öppna fler platser för arbetsträning via AME"

INLEDNING

Hanna Westman (Sbä) väckte vid kommunstyrelsens sammanträde den 15 november 2023 rubricerat initiativärende. Kommunstyrelsen beslutade att initiativärendet fick väckas och ska enligt riktlinje behandlas vid efterföljande sammanträde.

ÄRENDET

I nämndinitiativet "Öppna fler platser för arbetsträning via AME" föreslås att kommunstyrelsens förvaltning tillskapar nya och fler platser för arbetsträning inom förvaltningens område i samarbete med arbetsmarknadsenheten.

Det finns behov av att skapa förutsättningar för nya och fler arbetsträningsplatser för de deltagare som uppbär försörjningsstöd och de som har arbetsmarknadsanställningar. För att nå dit pågår en dialog mellan AME och Tekniska kontoret kring behov, resurser och utförande. Ett exempel på det är den dialog som förs mellan AME och Fastighetsenheten kring yttre skötsel av en del av deras ytor. I dialogen klargörs arbetsuppgifter, frekvens, möjliga ytor och pris med mera. Ett bra exempel på hur vi skapar viktiga och riktiga arbetsuppgifter för våra deltagare samtidigt som vi förbättrar miljön för medborgarna till ett pris som är lägre än om det lades ut på entreprenad.

Under 2023 har större omorganisationer, vakanta tjänster som annars hade varit föremål för handledning samt arbete med översvämningarna också påverkat omfattningen av arbetsträningsplatser inom Tekniska kontorets verksamheter vilket inte ses skapa samma utmaningar under 2024.

Frågan om möbelhantering är under beredning hos tjänstepersoner inom kommunstyrelsens förvaltning och förväntas lämnas över för politisk hantering i närtid.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag att kommunstyrelsen beslutar

Att nämndinitiativet behandlas inom ramen för pågående arbete med platser för arbetsträning via AME inom kommunstyrelsens förvaltning.

Amanda Lindblad (S)
Kommunstyrelsens ordförande

KS § 175 Nämndinitiativ från Hanna Westman (SBÄ) - Öppna fler platser för arbetsträning via AME

INLEDNING

Hanna Westman (SBÄ) väcker rubricerat nämndinitiativ.

Initiativtagaren beskriver att de som uppbär försörjningsstöd under en längre tid har möjlighet att få arbetsträning via arbetsmarknadsenheten. Det har dock framkommit att de platser som tidigare erbjöds av tekniska kontoret dragits in för att göra besparingar.

Initiativtagaren har fått information om en utredning angående intern möbelhantering i kommunen som ska presenteras, och ställer sig bakom ett igångsättande.

Initiativtagaren yrkar att kommunstyrelsen beslutar att kommunstyrelsens förvaltning tillskapar nya och fler platser för arbetsträning inom förvaltningens områden i samarbete med arbetsmarknadsenheten, samt att arbetsmarknadsenheten ges i uppdrag att omgående sätta igång arbetet med möbelhantering inom kommunen, då det finns medel till detta inom ram och det enda som saknas är ett beslut från kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5398, nämndinitiativ

Yrkanden

Anders Wigelsbo (C) yrkar

att kommunstyrelsen beslutar

att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Kommunstyrelsen beslutar

att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



KOALITION SALA

Nämndsinitiativ – Öppna fler platser för arbetsträning via AME!

De som uppbär försörjningsstöd under en längre tid har möjlighet att få arbetsträning via arbetsmarknadsenheten. Nu har det kommit fram att de platser som tidigare erbjuds av tekniska kontoret har dragits in för att göra besparingar. Detta är en dum besparing, som egentligen inte är en besparing, då de som arbetstränar uppbär försörjningsstöd oavsett om de arbetstränar eller inte. Kommunens kostnader ökar med andra ord inte. Istället för att dra ner på dessa platser, anser vi i Koalition Sala att fler liknande platser borde tas fram inom kommunen, då det är en win-win lösning för alla inblandade.

De som uppbär försörjningsstöd ges möjlighet att arbetsträna utifrån sina möjligheter att arbeta, den mottagande delen av kommunens verksamhet, får hjälp med delar av sin verksamhet som annars inte skulle ha blivit gjort. Arbetsmarknadsenheten ges möjlighet att ge fler människor som idag går på försörjningsstöd, en möjlighet att ta sig tillbaka till arbete och få tillbaka känslan av att vara behövd.

Vi vill även trycka på att det beslut om utredning av Möbelhantering internt i kommunen ska presenteras, där vi utifrån den information vi fått ställer oss helt bakom ett igångsättande.

Koalition Sala anser också att detta ligger i linje med det beslut som ska tas i Social och arbetsmarknadsnämnden gällande krav på heltidsaktivering och en fortsatt utveckling mot minskade kostnader för försörjningsstöd.

Ledamot Hanna Westman, (Sbä) yrkar därför:

- Att kommunstyrelsen beslutar att kommunstyrelsens förvaltning tillskapar nya och fler platser för arbetsträning inom förvaltningens områden i samarbete med arbetsmarknadsenheten.

- Att arbetsmarknadsenheten ges i uppdrag att omgående sätta igång arbetet med Möbelhantering inom kommunen, då det finns medel till detta inom ram och det enda som saknas är ett beslut från kommunstyrelsen, enligt ordförande i Social och arbetsmarknadsnämnden och verksamhetens personal.



KOMMUNSTYRELSEN
Amanda Lindblad
Kommunalråd

Svar på nämndinitiativ från Cecilia Viman (SD): "Sandlåda i den nya tillgänglighetsanpassade lekparken"

INLEDNING

Cecilia Viman (SD) väckte vid kommunstyrelsens sammanträde den 15 november 2023 rubricerat initiativärende. Kommunstyrelsen beslutade att initiativärendet fick väckas och ska enligt riktlinje behandlas vid efterföljande sammanträde.

ÄRENDET

I nämndinitiativet "Sandlåda i den nya tillgänglighetsanpassade lekparken" föreslås att uppdra till tekniska kontorets chef att arbetet i enlighet med initiativets text planeras och genomförs för att, som minst, installera en sandlåda som är tillgänglig även för barn och föräldrar i rullstol.

Den nya tillgänglighetsanpassade delen av den stora lekparken invigdes tidigare under hösten i år efter att ha byggts upp under sommaren. I den nya tillgängliga lekdelen har inkludering varit ett ledord. Förslaget till lekplatsen togs fram i samråd mellan anpassad grundskolas personal, funktionsrättsrådet, lekplats leverantörens experter och berörda tjänstepersoner.

Där finns nu ett bord för lek i sandlådan där barn i rullstol kan möta barn som sitter på andra sidan bordet. Sanden måste dock tas upp på bordet för att lekas med, vilket då också bjuder in till gemensam lek. Den i nämndinitiativet beskrivna sandlådan finns på skolgårdar och fungerar där, men offentlig miljö är inte alltid det samma som en skolgård. Tidigare har det funnits upphöjt baksandbord med en liten balja i den äldre lekplatsen. Denna har vad förvaltningen kunnat se aldrig använts och togs bort för något år sedan och har inte efterfrågats efter borttagandet.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag att kommunstyrelsen beslutar

Att lämna nämndinitiativet utan åtgärd.

Amanda Lindblad (S)
Kommunstyrelsens ordförande

KS § 176 Nämndinitiativ från Cecilia Viman (SD) - Sandlåda i den nya tillgänglighetsanpassade lekparken

INLEDNING

Cecilia Viman (SD) väcker rubricerat nämndinitiativ. Initiativtagaren framför att i september 2023 stod den nya tillgänglighetsanpassade lekplatsen färdig i stadsparken. Efter den första tidens användning har det uppmärksammats att parken saknar en del av den utrustning som krävs för att personer med funktionsnedsättning ska kunna nyttja den. Initiativtagaren yrkar att kommunstyrelsen beslutar att uppdra till tekniska kontorets chef att arbetet i enlighet med initiativets text planeras och genomförs för att, som minst, installera en sandlåda som är tillgänglig även för barn och föräldrar i rullstol

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5399, nämndinitiativ

Yrkanden

Anders Wigelsbo (C) yrkar att kommunstyrelsen beslutar att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Kommunstyrelsen beslutar

att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



KOALITION SALA

Nämndinitiativ: Sandlåda i den nya tillgänglighetsanpassade lekparken

I september 2023 stod den nya tillgänglighetsanpassade lekplatsen färdig i stadsparken. Efter den första tidens användning är det vi uppmärksammas på att parken saknar en del av den utrustning som krävs för att personer med funktionsnedsättning ska kunna nyttja den. Det vill vi, med detta initiativ, ändra på.

FN:s konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning är tydlig i att barn med funktionsnedsättning har rätt att leva självständigt och att delta i samhällslivet på samma villkor som andra människor.

Givet den återkoppling som vi kunnat ta del av så är det mot denna konvention, och även kommunens ambition att vara tillgänglig för alla, angeläget se över möjligheterna för dessa barn att delta i högre utsträckning i lek med andra barn.

Det arbetet kan handla om, men är inte begränsat till, att exempelvis installera en sandlåda som är utvecklad för barn med rörelsehinder som gör dem beroende av en rullstol eller annat redskap.

Mot den bakgrunden yrkar jag där att kommunstyrelsen beslutar

- **att uppdra till tekniska kontorets chef att arbetet i enlighet med initiativets text planeras och genomförs för att, som minst, installera en sandlåda som är tillgänglig även för barn och föräldrar i rullstol.**

För Koalition Sala,

Cecilia Viman (SD), ledamot kommunstyrelsen



KOMMUNSTYRELSEN
Amanda Lindblad
Kommunalråd

Svar på nämndinitiativ från Erik Hamrin (M): "Insändare: Uppdrag att hitta en ny entreprenör till Norrmalm"

INLEDNING

Erik Hamrin (M) väckte vid kommunstyrelsens sammanträde den 15 november 2023 rubricerat initiativärende. Kommunstyrelsen beslutade att initiativärendet fick väckas och ska enligt riktlinje behandlas vid efterföljande sammanträde.

ÄRENDET

I nämndinitiativet "Insändare: Uppdrag att hitta en ny entreprenör till Norrmalm" föreslås att kommundirektören ska tillse att näringslivskontoret med hjälp av samhällsbyggnadskontoret löser uppgiften enligt beskrivningen i texten.

Det finns idag ett gällande markanvisningsavtal för marken i fråga på Norrmalm. Det innebär att BoKlok har ensamrätt att förhandla om markköp rörande den aktuella marken. Det gäller till dess att avtalet löper ut eller sägs upp. Det här innebär således att det avtalsmässigt riskerar bli konsekvenser om Sala kommun skulle välja att agera före nu gällande avtal löper ut.

Utvecklingen av Norrmalm är en av Samverkan för Salas prioriteringar de kommande åren. Därför har beslut tagits om att starta arbetet med planprogram för den nya stadsdelen. Med sitt läge intill tågstationen kommer det kunna vara attraktivt för flera typer av byggnation och en viktig del i ett växande Sala. Vid planavstämningen på KSLU den 22 november 2023 var fortsatt arbete med Sala Norrängen med som en prioritering för kommande år.

I det fall markavtal skulle komma att löpa ut kan det bli aktuellt med en annan väg framåt. En ny markanvisning för befintlig detaljplan skulle kunna vara det snabbaste alternativet framåt i en sådan situation, medan en ändrad markanvändning skulle innebära att en ny detaljplan skulle behöva tas fram. Om det skulle bli aktuellt i något fall ges ett uppdrag till förvaltningen att arbeta fram olika alternativ framåt.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag att kommunstyrelsen beslutar

Att avslå nämndinitiativet.

Amanda Lindblad (S)
Kommunstyrelsens ordförande

KS § 177 Nämndinitiativ från Erik Hamrin (M) - Uppdrag att hitta ny
entreprenör till Norrmalm

INLEDNING

Erik Hamrin (M) väcker rubricerat nämndinitiativ.

Initiativtagen framför att Sala kommun behöver agera strategiskt gällande området Norrmalm. Detta utifrån att aktuell byggentreprenörs markanvisningsavtal för området, löper ut i februari 2024.

Initiativtagaren yrkar att kommunstyrelsen uppdrar till kommundirektören att tillse att näringslivskontoret med hjälp av samhällsbyggnadskontoret ges ett riktat uppdrag att ansvara för att dialog förs med olika byggentreprenörer med målet att säkra en byggstart på området under 2024.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2023.5400, nämndinitiativ

Yrkanden

Anders Wigelsbo (C) yrkar

att kommunstyrelsen beslutar

att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Beslutsgång

Ordföranden ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

BESLUT

Kommunstyrelsen beslutar

att nämndinitiativet får väckas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



Insändare: Uppdrag att hitta ny entreprenör till Norrmalm

Att utveckla området norr om järnvägsspåren vid Stråkorsningen har varit en önskad utveckling som under de senaste åren gått framåt. Med BoKloks etablering så nära stationen skulle den första nybyggnationen vara ett faktum.

Tyvärr har nu BoKlok inte längre för avsikt att starta detta bygge som planerat. Det är såklart tråkigt, men inte helt oväntat givet läget i den svenska byggsektorn.

Men, att en enskild aktör väljer att inte gå vidare, får inte innebära att Sala kommun gör detsamma. Norrmalm är alltjämt ett område med stor potential, där olika sorters byggen, bostäder, trygghetsboenden, kanske livsmedelsbutiker och liknande kan ta form.

Det kräver dock att Sala kommun agerar strategiskt och agerar nu. I februari upphör BoKloks markanvisningsavtal. Då vill Koalition Sala att det ska finnas en ny plan och gärna också en ny aktör redo att ta över. Detta bygge kan omfatta bostäder, eller vad annat som nu detaljplanen medger.

För att byggnationen ska komma igång vill vi därför att näringslivskontoret ges ett riktad uppdrag att ansvara för dialog med olika byggherrar med målet att säkra en byggstart på området under 2024.

Vid behov ska samhällsbyggnadskontoret stötta med information och råd i frågor där detaljplanen kan komma att behöva ändras för att passa annan typ av byggnation.

Uppdraget ska redovisas till kommunstyrelsens ledningsutskott i mars 2024 med målet att då ha förslag på nya entreprenörer klara.



Mot denna grund yrkar vi därför:

- **Att kommunstyrelsen uppdrar till kommundirektören att tillse att näringslivskontoret med hjälp av samhällsbyggnadskontoret löser uppgiften enligt beskrivningen i ärendetexten ovan.**

För Koalition Sala,

Erik Hamrin (M), oppositionsråd

Tryggwe Lindman (M), ledamot kommunstyrelsen

Hanna Westman (SBä), ledamot kommunstyrelsen