

Gun Törnblad
0221-252 84
gun.tornblad@koping.se

Kommunstyrelsen

Reglering av tomträttsavgäld för småhus

Sammanfattning

Regleringen av tomträttsavgälder med ny avgäldsperiod från och med 1 oktober 2022 innebär att överenskommelse om ny avgäld ska tecknas senast ett år före den nya avgäldsperiodens början. Avseende småhustomträtter är det 83 stycken tomträtter som är aktuella för reglering, se bilaga 1.

Ärendets beredning

Efter beslut om föreslagen avgäldsreglering sker utskick till de tomträttshavare som berörs av regleringen.

Bakgrund

Småhustomträtter regleras i enlighet med den nya modellen som trädde i kraft under 2016, där den nya avgälden beräknas utifrån 80 % av föregående års marktaxeringsvärde med en avgäldsrenta på 3,25%. 2019 justerades avgäldsrentan till 3,0% för att följa ny praxis.

Konsekvenser

De föreslagna regleringarna innebär en anpassning av avgäldsnivån utifrån markens värdeutveckling. I genomsnitt höjs avgälderna med 81%. Liksom tidigare finns alternativet att friköpa sin tomträtt kvar. Priset beräknas till 80 % av föregående års marktaxeringsvärde.

Förvaltningens ståndpunkt

Förvaltningen bedömer att värdeutvecklingen ger utrymme för en höjning av samtliga avgälder enligt tidigare beslutad beräkningsmodell, där den nya avgälden blir 3,0% av 80% av föregående års marktaxeringsvärde.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att tomträttsavgälden kommande tioårsperiod, med början från den 1 oktober 2022 skall utgå med 3% av 80% av föregående års marktaxeringsvärde för respektive småhustomträtt.

Bilagor

Lista över fastigheter som regleras 2022.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



Gun Törnblad

Samhällsbyggnadschef

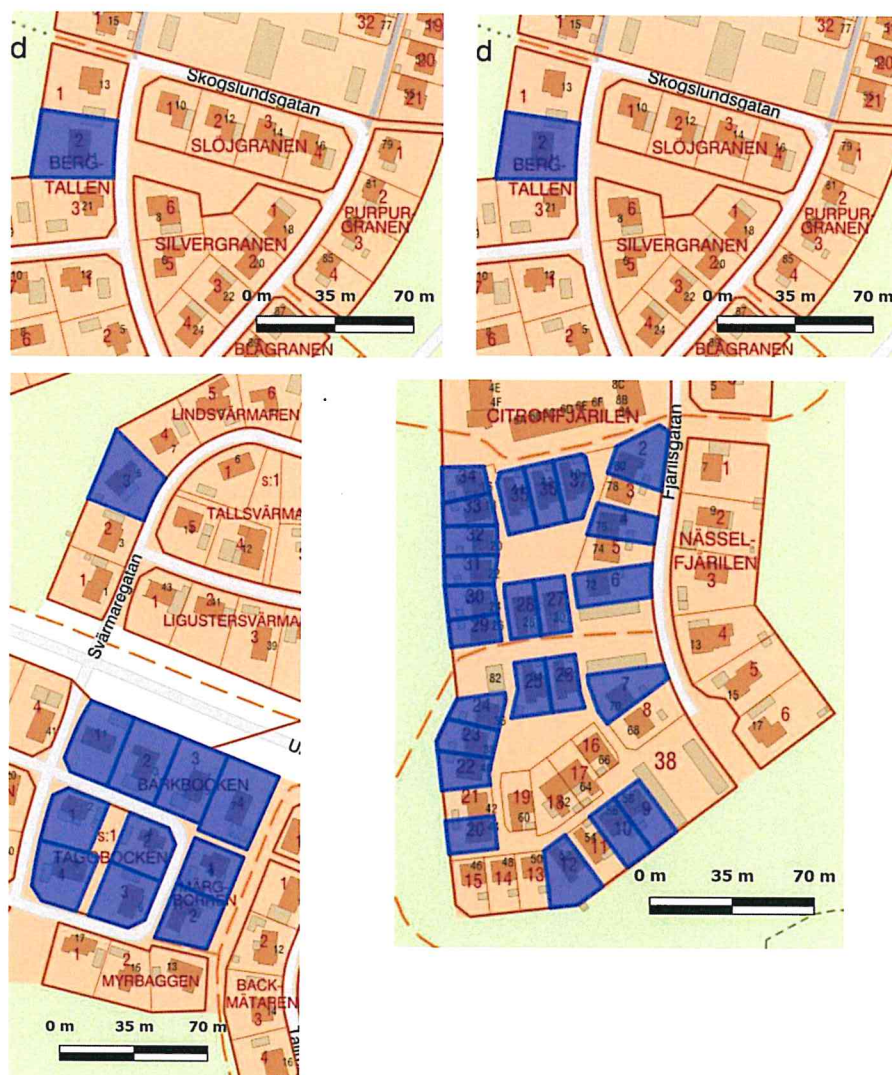
Mikael Norman

0221-252 45

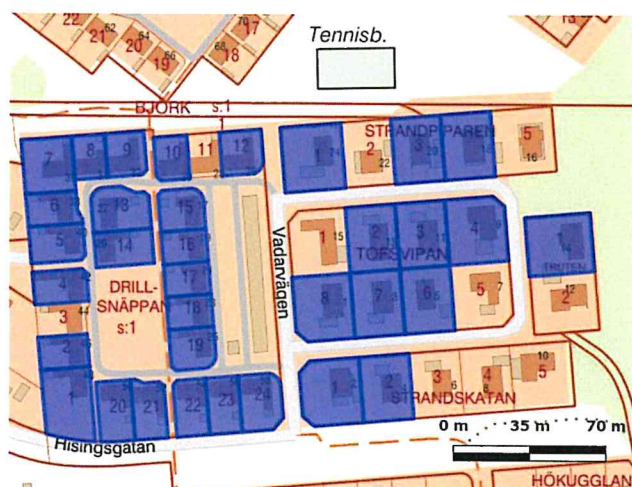
mikael.norman@koping.se

Bilaga till reglering av tomträttsavgäld för småhus 2022

Ullvi Backar



Ällesta



Lista på de fastigheter som ska regleras

Fastighetsbeteckning	Adress	Tidigare avgäld	Marktax. värde	Ny avgäld	Höjning SEK	Höjning %
Barkbocken 1	Timmermansgatan 1	5 436	349 000	8 376	2 940	54%
Barkbocken 2	Timmermansgatan 3	5 436	355 000	8 520	3 084	57%
Barkbocken 3	Timmermansgatan 5	5 436	355 000	8 520	3 084	57%
Barkbocken 4	Timmermansgatan 7	5 436	375 000	9 000	3 564	66%
Bergtallen 2	Skogslundsgatan 11	5 436	371 000	8 904	3 468	64%
Citronfjärilen 10	Fjärilsgatan 56	3 188	238 000	5 712	2 524	79%
Citronfjärilen 12	Fjärilsgatan 52	3 188	316 000	7 584	4 396	138%
Citronfjärilen 2	Fjärilsgatan 80	3 188	266 000	6 384	3 196	100%
Citronfjärilen 20	Fjärilsgatan 44	3 188	221 000	5 304	2 116	66%
Citronfjärilen 22	Fjärilsgatan 40	3 188	226 000	5 424	2 236	70%
Citronfjärilen 23	Fjärilsgatan 38	3 188	227 000	5 448	2 260	71%
Citronfjärilen 24	Fjärilsgatan 36	3 188	216 000	5 184	1 996	63%
Citronfjärilen 25	Fjärilsgatan 34	3 188	231 000	5 544	2 356	74%
Citronfjärilen 26	Fjärilsgatan 32	3 188	225 000	5 400	2 212	69%
Citronfjärilen 27	Fjärilsgatan 30	3 188	276 000	6 624	3 436	108%
Citronfjärilen 28	Fjärilsgatan 28	3 188	226 000	5 424	2 236	70%
Citronfjärilen 29	Fjärilsgatan 26	3 188	210 000	5 040	1 852	58%
Citronfjärilen 30	Fjärilsgatan 24	3 188	221 000	5 304	2 116	66%
Citronfjärilen 31	Fjärilsgatan 22	3 188	268 000	6 432	3 244	102%
Citronfjärilen 32	Fjärilsgatan 20	3 188	271 000	6 504	3 316	104%
Citronfjärilen 33	Fjärilsgatan 18	3 188	212 000	5 088	1 900	60%

2021-04-12

Fastighetsbeteckning	Adress	Tidigare avgäld	Marktax. värde	Ny avgäld	Höjning SEK	Höjning %
Citronfjärilen 34	Fjärilsgatan 16	3 188	212 000	5 088	1 900	60%
Citronfjärilen 35	Fjärilsgatan 14	3 188	232 000	5 568	2 380	75%
Citronfjärilen 36	Fjärilsgatan 12	3 188	282 000	6 768	3 580	112%
Citronfjärilen 37	Fjärilsgatan 10	3 188	282 000	6 768	3 580	112%
Citronfjärilen 4	Fjärilsgatan 76	3 188	236 000	5 664	2 476	78%
Citronfjärilen 6	Fjärilsgatan 72	3 188	264 000	6 336	3 148	99%
Citronfjärilen 7	Fjärilsgatan 70	3 188	268 000	6 432	3 244	102%
Citronfjärilen 9	Fjärilsgatan 58	3 188	238 000	5 712	2 524	79%
Daggkåpan 1	Skogsängsgatan 14	5 436	355 000	8 520	3 084	57%
Daggkåpan 2	Skogsängsgatan 12	5 436	342 000	8 208	2 772	51%
Daggkåpan 3	Skogsängsgatan 10	5 436	336 000	8 064	2 628	48%
Daggkåpan 4	Skogsängsgatan 8	5 436	332 000	7 968	2 532	47%
Drillsnäppan 1	Vadarvägen 48	3 188	384 000	9 216	6 028	189%
Drillsnäppan 10	Vadarvägen 30	3 188	275 000	6 600	3 412	107%
Drillsnäppan 12	Vadarvägen 26	3 188	295 000	7 080	3 892	122%
Drillsnäppan 13	Vadarvägen 27	3 188	328 000	7 872	4 684	147%
Drillsnäppan 14	Vadarvägen 29	3 188	286 000	6 864	3 676	115%
Drillsnäppan 15	Vadarvägen 17	3 188	297 000	7 128	3 940	124%
Drillsnäppan 16	Vadarvägen 19	3 188	277 000	6 648	3 460	109%
Drillsnäppan 17	Vadarvägen 21	3 188	277 000	6 648	3 460	109%
Drillsnäppan 18	Vadarvägen 23	3 188	277 000	6 648	3 460	109%
Fastighetsbeteckning	Adress	Tidigare avgäld	Marktax. värde	Ny avgäld	Höjning SEK	Höjning %
Drillsnäppan 19	Vadarvägen 25	3 188	297 000	7 128	3 940	124%
Drillsnäppan 2	Vadarvägen 46	3 188	281 000	6 744	3 556	112%
Drillsnäppan 20	Vadarvägen 50	3 188	312 000	7 488	4 300	135%
Drillsnäppan 21	Vadarvägen 52	3 188	298 000	7 152	3 964	124%
Drillsnäppan 22	Vadarvägen 54	3 188	300 000	7 200	4 012	126%
Drillsnäppan 23	Vadarvägen 56	3 188	279 000	6 696	3 508	110%
Drillsnäppan 24	Vadarvägen 58	3 188	297 000	7 128	3 940	124%
Drillsnäppan 4	Vadarvägen 42	3 188	289 000	6 936	3 748	118%
Drillsnäppan 5	Vadarvägen 40	3 188	302 000	7 248	4 060	127%
Drillsnäppan 6	Vadarvägen 38	3 188	284 000	6 816	3 628	114%
Drillsnäppan 7	Vadarvägen 36	3 188	343 000	8 232	5 044	158%
Drillsnäppan 8	Vadarvägen 34	3 188	273 000	6 552	3 364	106%
Drillsnäppan 9	Vadarvägen 32	3 188	289 000	6 936	3 748	118%
Gullvivan 1	Skogsängsgatan 18	5 436	351 000	8 424	2 988	55%
Gullvivan 2	Skogsängsgatan 16	5 436	350 000	8 400	2 964	55%
Lindsvärmaren 3	Svärmaregatan 5	5 436	357 000	8 568	3 132	58%
Märgborren 1	Timmermansgatan 9	5 436	320 000	7 680	2 244	41%
Märgborren 2	Timmermansgatan 11	5 436	327 000	7 848	2 412	44%
Skogssjärnan 2	Skogsängsgatan 36	5 436	379 000	9 096	3 660	67%
Skogssjärnan 3	Skogsängsgatan 38	5 436	379 000	9 096	3 660	67%
Skogssjärnan 4	Skogsängsgatan 40	5 436	399 000	9 576	4 140	76%

2021-04-12

Fastighetsbeteckning	Adress	Tidigare avgäld	Marktax. värde	Ny avgäld	Höjning SEK	Höjning %
Skogsstjärnan 5	Skogsängsgatan 3	5 436	343 000	8 232	2 796	51%
Skogsstjärnan 6	Skogsängsgatan 1	5 436	377 000	9 048	3 612	66%
Smörblomman 1	Skogsängsgatan 11	5 436	337 000	8 088	2 652	49%
Smörblomman 3	Skogsängsgatan 7	5 436	339 000	8 136	2 700	50%
Strandpiparen 1	Vadarvägen 24	5 436	355 000	8 520	3 084	57%
Strandpiparen 3	Vadarvägen 20	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Strandpiparen 4	Vadarvägen 18	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Strandskatan 1	Vadarvägen 2	5 436	352 000	8 448	3 012	55%
Strandskatan 2	Vadarvägen 4	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Taggbocken 1	Timmermansgatan 2	5 436	328 000	7 872	2 436	45%
Taggbocken 2	Timmermansgatan 4	5 436	324 000	7 776	2 340	43%
Taggbocken 3	Timmermansgatan 6	5 436	330 000	7 920	2 484	46%
Taggbocken 4	Timmermansgatan 8	5 436	335 000	8 040	2 604	48%
Tofsvipan 2	Vadarvägen 13	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Tofsvipan 3	Vadarvägen 11	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Tofsvipan 4	Vadarvägen 9	5 436	349 000	8 376	2 940	54%
Tofsvipan 6	Vadarvägen 5	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Tofsvipan 7	Vadarvägen 3	5 436	334 000	8 016	2 580	47%
Tofsvipan 8	Vadarvägen 1	5 436	349 000	8 376	2 940	54%
Truten 1	Vadarvägen 14	5 436	351 000	8 424	2 988	55%

Johanna Åberg Burén
Kvalitetssamordnare
johanna.buren@koping.se

Kommunstyrelsen

Yttrande gällande avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för Västmanlands län 2022-2033 (2037)

Förslag till beslut

Köpings kommuns yttrande över avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för regional transportinfrastruktur för Västmanlands län 2022-2033 fastställs och översänds till Region Västmanland.

Ärendets beredning

Kommunledningsförvaltningen har granskat förslaget gällande avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för Västmanlands län 2022-2033 i samarbete med kommunens miljöstrateg.

Ärendebeskrivning

Region Västmanland har erbjudit Köpings kommun att yttra sig över den föreslagna avgränsningen för miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen för regional infrastruktur i Västmanlands län 2022-2033 (2037).

I underlaget beskrivs hur miljökonsekvensbeskrivningen föreslås bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till nationella och regionala miljö- och klimatmål.

Köpings kommun anser att föreslagna avgränsningar för miljökonsekvensbeskrivning av länsplan för transportinfrastruktur kommer hantera många relevanta frågor.

Köpings kommun önskar dock att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med bedömning av hur länstransportplanen kommer bidra till att Sveriges klimatmål nås samt hur visionen i den regionala gång- och cykelstrategin förverkligas.

Bilagor

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Förslag till yttrande gällande avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för Västmanlands län 2022-2033

Kopia till

Region Västmanland

Sara Schelin
Kommunchef

Karin Sandborgh Taylor
Kanslichef

Kansliavdelningen

Postadress
Köpings kommun
731 85 Köping

Besöksadress
Rådhuset
Stora Torget

Telefon
0221-250 00

Fax
0221-251 31

Webbplats och e-post
www.koping.se
kommunledning@koping.se

Bankgiro
991-1215

Org. nr
212000-2114

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Pia Lindahl, miljöstrateg
0221-25 229
pia.lindahl@koping.se

Yttrande gällande avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för Västmanlands län 2022-2033 (2037)

Sammanfattning

Köpings kommun anser att föreslagna avgränsningar för miljökonsekvensbeskrivning av länsplan för transportinfrastruktur kommer hantera många relevanta frågor. Köpings kommun önskar dock att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med bedömning av hur länstransportplanen kommer bidra till att Sveriges klimatmål nås samt hur visionen i den regionala gång- och cykelstrategin förverkligas.

Ärendets beredning

Ärendet bereds av kommunstyrelsen i Köpings kommun.

Bakgrund

Region Västmanland har inlett arbetet med att ta fram en länsplan för transportinfrastruktur för Västmanlands län 2022-2033. I detta arbete ska en miljökonsekvensbeskrivning av länstransportplanen genomföras. Köpings kommun har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på de avgränsningar som Region Västmanland så här långt bedömt vara väsentliga för miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen för Västmanlands län 2022-2033.

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan.

I enlighet med Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” har klimat, hälsa och landskap pekats ut som fokusområden där transporter har stor miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen föreslås bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till nationella och regionala miljö- och klimatmål inom områdena dessa fokusområden.

Kommunens uppfattning är att Region Västmanlands bedömning av väsentliga avgränsningar för miljökonsekvensbeskrivning av länsplan för transportinfrastruktur är bra men önskar kompletteringar med avseende på nedanstående punkter.

Sveriges klimatmål innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samt att de klimatpåverkande utsläpp från inrikes

transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70% till år 2030 jämfört med år 2010. Köpings kommun föreslår att miljöaspektsbedömningens kompletteras med kriterier gällande hur föreslagna åtgärder kommer bidra till att de nationella klimatmålen nås.

Den regionala gång- och cykelstrategi för Västmanland har som vision att alla ska ha möjlighet att på ett enkelt och tryggt sätt genomföra resor genom att gå, cykla och/eller använda kollektiva transportmedel. Köpings kommun föreslår att miljökompetensbeskrivningen kompletteras med kriterier för att bedöma hur länstransportplanen bidrar till visionen för den regionala gång- och cykelstrategin för Västmanland.

LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2022-2033

1 INGRESS

Region Västmanland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 (alternativt 2022-2037). En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen. Den strategiska miljöbedömningen ska omfatta en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen kommer också en social konsekvensbeskrivning att ingå. Hållbarhetsbedömningen utgår från de transportpolitiska målen och andra nationella mål samt regionala mål. Ni erbjuds härmed att inkomma med synpunkter på avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen är beskriven under kapitel 3. Synpunkter ska inkomma senast 7 maj.

2 BAKGRUND

Nya långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

Vart fjärde år uppdateras de långsiktiga planerna för transportinfrastrukturen i Sverige. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag på nationell trafikslagsövergripande plan som beslutas av regeringen. Parallellt ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Västmanlands ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 (alternativt 2022-2037).

I juni 2020 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle redovisa inriktningen inom transportsystemet för två alternativa planeringshorisonter, från 2022 till 2033 eller 2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 30 oktober 2020. Regeringen avser att under våren 2021 ta fram en infrastrukturproposition. I samband med infrastrukturpropositionen kommer också ett direktiv att tas fram till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering. I skrivande stund finns det alltså inget direktiv för åtgärdsplaneringen framtaget och bland annat är det inte beslutat vilken tidshorisont eller investeringsram som ska gälla för länsplanen.

Region Västmanland arbetar enligt tidplanen för att en remissversion av länsplanen ska vara klar och skickas ut på remiss i juni 2021. Remisstiden pågår under juni-september. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse under oktober-november. I slutet av december 2021 finns ett förslag till länsplan klart för redovisning till regeringen. Beslutet om redovisning tas av regionstyrelsen. Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagning av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

Strategisk miljöbedömning

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar, varför det i detta fall inte behöver genomföras någon behovsprövning.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera-era, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål.

Enligt 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §).

Hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen är det samlade konceptet för den konsekvensbedömning som ska göras av länsplanen. I den ingår en bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen. I hållbarhetsbedömningen kommer också en social konsekvensbeskrivning att ingå.

3 AVGRÄNSNING AV DEN STRATEGISKA MILJÖBEDÖMNINGEN

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till;

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Bedömningsmetoder och aktuell kunskap

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar jämfört med gällande plan.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med rikttningsförändring.

Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål.

Mål och bedömningskriterier

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets "Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet" som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

- **Miljökvalitetsmål.** Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation, det vill säga till 2030 och 2050 då det gäller klimatmålet.
- **De transportpolitiska målen** med funktionsmålet avseende tillgänglighet och hänsynsmålet avseende miljö, hälsa, och trafiksäkerhet.
- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.
- **Regionala mål:**
 - I den regionala gång- och cykelstrategin anges att: Mål som strategin syftar till att nå är: 1 procentenhets ökning per år för hållbara huvudresor till arbete, tjänsteresor och studier per år

samt 3 procentenheters ökning av den totala andelen hållbara huvudresor per år.

- I remissversionen (daterad 2021-02-18) för Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram anges följande mål: kollektivtrafikens marknadsandel (av motoriserat resande) ska öka till 30 procents marknadsandel år 2030. För att nå detta har tre målområden pekats ut:
 - Smart kollektivtrafik: trafiken ska vara effektiv och optimeras utifrån de resurser som tillförs. En viktig del i detta är att nyttja digital och teknisk omställning såväl för att utveckla nya tjänster men också att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.
 - Användbar kollektivtrafik: kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares och besökares behov och vara konkurrenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.
 - Attraktiv region: kollektivtrafikens roll som verktyg för att hela länet utvecklas och för att stärka länets kopplingar med viktiga målpunkter inom Stockholm-Mälardalenregionen. Såväl utifrån kompetensförsörjning som att skapa goda förutsättningar för människor att bosätta sig i länet.
- I den Regionala utvecklingsstrategin för 2030 anges följande för trafik relevanta delmål: Öka kollektivtrafikens marknadsandel, Öka frakterna via Mälardalensregionen Köping och Västerås samt Öka tillgängligheten till värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Nedan beskrivs de nationella miljö kvalitetsmål som bedömts vara viktigast för att bedöma transportsystemets miljöpåverkan i länet.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan; Mål i Klimatstrategi
Kriterier:

- Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer
- Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
- Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, preciseringar av det transportpolitiska funktionsmålet rörande barn och personer med funktionsnedsättningar, barnkonventionen samt transportpolitiska hänsynsmålet avseende trafiksäkerhet.

Kriterier:

- Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller. Minskar ljudnivåerna för människor?
- Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena
- Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet
- Fysisk aktivitet i transportsystemet. Understöds fysisk aktivitet, det vill säga gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?
- Barn, personer med funktionsnedsättningar och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål. Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad upplevd trygghet?
- Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
- Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10)
- Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Minskar utsläppen av NOx och partiklar i tätort?
- Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?
- Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Betydelse för förorenade områden
- Betydelse för skyddsvärda områden
- Betydelse för bakgrundshalt metaller
- Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar
- Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede
- Betydelse för areella näringar
- Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall
- Minskar antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Fokusområde Landskap

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Kriterier:

Naturmiljö:

- Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta? Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet påverkas?
- Betydelse för mortalitet

- Betydelse för barriärer. Ökad eller minskad risk för barriärer eller fragmentering
- Betydelse för störning
- Betydelse för förekomst av livsmiljöer
- Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden
- Betydelse för utpekade värdeområden

Kulturmiljö:

- Betydelse för strukturomvandling
- Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband
- Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
- byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikantens behov vid regionalt kollektivt resande,
- byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa

samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshinder resor,

- byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
- investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställs för 2004-2015 så länge det finns anslagna medel för ändamålet.

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2022–2033 (2037). Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033 (2037), ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033 (2037). Analysen av miljöeffekter omfattar hela Västmanlands län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och vägar,
- trimningsåtgärder
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Region Västmanland hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

4 VISUALISERING AV DEN STRATEGISKA MILJÖBEDÖMNINGEN

En visualisering av den strategiska miljöbedömningen och social konsekvensbedömning, och hur länsplanen påverkar de nationella transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta mål görs i en matris. Matrisen visualiserar dels hur de transportpolitiska målen och de regionala målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. Planalternativet jämförs med noll-alternativet. De bedömningskriterier som visualiseras i matrisen ska återspegla de kriterier som analyseras i den strategiska miljöbedömningen.

Johanna Åberg Burén
Kvalitetssamordnare
johanna.buren@koping.se

Kommunstyrelsen

Ansökan om bidrag till Pingisligan 2021/2022 Köpings bordtennisklubb

Förslag till beslut

Köpings kommun ingår samverkansavtal med Köpings BTK:s damlag om 141 900 kronor.

Kommunchef Sara Schelin uppdras att underteckna avtalet för kommunens räkning.

Ärendebeskrivning

Köpings BTK har ansökt om 141 900 kronor för marknadsförings- och elitstöd.

Köpings kommun kan ingå samverkansöverenskommelser med föreningar verksamma i kommunen, så kallad sponsring. Sponsring definieras som en affärsmässig överenskommelse med ömsesidig nytta för båda parter.

Syftet med samverkansavtal är att stärka kommunens attraktionskraft och varumärke samt att marknadsföra Köping. Vidare ska föreningen verka som goda ambassadörer för staden och agera som goda förebilder för barn och ungdomar i det civila samhället. Slutligen ska de även skapa en stolthet för kommunens invånare.

Ansökan

Av ansökan framgår att Köpings BTK ansöker om 141 900 kronor för namn-sponsring och övrig marknadsföring i samband med damlagets spel i Pingisligan 2021/2022. De åtaganden som preciserades i föregående års avtal anses som uppfyllda.

Under 2021 har Köpings BTK dam varit framgångsrika i Pingisligan By Stiga Damer. Slutspelet spelas i början av maj och Köpings BTK dam har tagit sig till semifinal. SVT bevakar åtminstone semifinaler och finaler. Samtliga matcher visas på webb-tv.

Det är viktigt för Köpings kommun att ha ett damlag i Pingisligan för utvecklingen av bordtennissporten med Köping som centrum. Köpings bordtennisklubb har gjort avgörande insatser för att riksidsrottsgymnasiet för pingis samt Svenska bordtennisförbundets kansli har flyttat till Köping.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

Den möjlighet Köpings kommun har att lämna bidrag till elitidrott är genom samverkansavtal.

Utifrån den marknadsföring som Köpings kommun erhåller i samband med Köping BTK:s spel i Pingisligan dam bedömer kommunledningsförvaltningen att 141 900 är skäligt för Köpings kommun att sponsra med.

Kansliavdelningen

Postadress
Köpings kommun
731 85 Köping

Besöksadress
Rådhuset
Stora Torget

Telefon
0221-250 00

Fax
0221-251 31

Webbplats och e-post
www.koping.se
kommunledning@koping.se

Bankgiro
991-1215

Org. nr
212000-2114

Förslag på avtal har tagits fram av kommunledningsförvaltningen och bifogas med denna skrivelse.

Bilagor

Missiv ansökan om elitstöd Köpings Bordtennisklubb dam
Förslag till samverkansavtal Köpings BTK dam 2021/2022

Kopia till

Kultur och folkhälsoförvaltningen
Köpings BTK dam

Sara Schelin
Kommunchef

Karin Sandborgh Taylor
Kanslichef

Samverkansöverenskommelse

Parter

Samverkansavtal mellan Köpings kommun och idrottsföreningen Köpings BTK.

Syfte

Överenskommelsen avser ekonomisk ersättning till Köpings BTK med anledning av den marknadsföring Köpings kommun erhåller i samband med att Köpings BTK:s damlag, spelar i Pingisligan dam.

Avtalstid

Denna samverkansöverenskommelse avser, Köping BTK:s damlag, spel i Pingisligan dam säsongen 2021/2022.

Kommunens åtaganden

Köpings kommun ska till Köping BTK:s damlag erlagga etthundrafyrtioetusenniohundra (141 900) kronor. Betalning ska ske inom trettio (30) dagar från avtalets undertecknande.

Idrottsföreningens åtagande

Utöver de krav som ställs på avtalsparten i Köping kommuns riktlinjer för samverkansöverenskommelse ska:

- Köping BTK:s damlag spela i Pingisligan dam under ett lagnamn som innehåller "Köping".
- Lagets spelare på framsidan samt på ryggen på sina matchdräkter samt överdrag bära Köping kommuns namn och logotyp.
- Kommunens namn och logotyp ska finnas på lagets hemsida.
- Det i samband med hemmamatcher ska kommunens namn och logotyp finnas placerad på sarg så att den syns i webb- och TV-sändningar.
- Banderoll med kommunens namn och logotyp finnas placerad i arenan.

Signering av avtal

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Köping den

Sara Schelin, Kommunchef

Köping BTK, Ordförande

Kansliavdelningen

Postadress
Köpings kommun
731 85 Köping

Besöksadress
Rådhuset
Stora Torget

Telefon
0221-250 00

Fax
0221-251 31

Webbplats och e-post
www.koping.se
kommunledning@koping.se

Bankgiro
991-1215

Org. nr
212000-2114

Till
Köpings kommun
KSAU

Köpings BTK dam erhöll enligt beslut av KSAU om samverkansöverenskommelse ett bidrag för marknadsföring (elitbidrag) a 141.900:- för säsongen 2020-2021.

I undertecknat avtal och underlag till avtal 2020-15-13 är gjorda åtaganden preciserade.
Dessa har uppfyllts.

Köpings BTK dam har goda möjligheter att komma på plats 1-4 i Pingisligan By Stigs Damer.
De sista två matcherna spelas 10-11/4.
Därefter följer semifinal och ev. final - då avgörs vilken valör det blir på SM-medaljerna.

Köpings BTK Dam anholder om oförändrat bidrag för marknadsföring kommande säsong 2021-2022.

Enligt uppdrag

Urban Liwing