§ 216 Dnr KS 2025/00156-1.6.1

Beslut - Revisionsrapport 2025:1 - Granskning av trafikflöden

Beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontorets förslag till yttrande daterat den 2026-04-09 antas och överlämnas till Västerås stads revisorer.

2. Revisionsrapporten läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Revisionen har genomförts av PwC på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad med syftet att bedöma om kommunstyrelsens och tekniska nämndens arbete med trafikplanering är ändamålsenlig.

Tekniska nämnden har under sammanträdet 2026-02-17, beslutat om yttrande på remissen vad gäller rekommendationerna till tekniska nämnden.

Stadsledningskontoret har handlagt ärendet inom samhällsbyggnadsenheten avseende rekommendationerna till kommunstyrelsen.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontorets förslag till yttrande daterat den 2026-04-09 antas och överlämnas till Västerås stads revisorer.

2. Revisionsrapporten läggs till handlingarna.

Yrkanden

Anna Maria Romlid (V) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det finns ett förslag till beslut, stadsledningskontorets förslag, och att kommunstyrelsen beslutar enligt detta.

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

VÄSTERÅS STAD

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2026-04-09

Diarienr
KS 2025/00156- 1.6.1

Informationsklass
PUBLIK

Stadsledningskontoret
Karin Widén
Epost: karin.margareta.widen@vasteras.se

Kopia till
Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

Tjänsteutlåtande – Revisionsrapport 2025:1 – Granskning av trafikflöden

Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontorets förslag till yttrande daterat den 2026-04-09 antas och överlämnas till Västerås stads revisorer.

2. Revisionsrapporten läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Revisionen har genomförts av PwC på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad med syftet att bedöma om kommunstyrelsens och tekniska nämndens arbete med trafikplanering är ändamålsenlig.

Tekniska nämnden har under sammanträdet 2026-02-17, beslutat om yttrande på remissen vad gäller rekommendationerna till tekniska nämnden.

Stadsledningskontoret har handlagt ärendet inom samhällsbyggnadsenheten avseende rekommendationerna till kommunstyrelsen.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontorets förslag till yttrande daterat den 2026-04-09 antas och överlämnas till Västerås stads revisorer.

2. Revisionsrapporten läggs till handlingarna.

Beslutsmotivering

Granskningen har genomförts utifrån tre frågeställningar:

1. Utgår kommunens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?

2. Har kommunen implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?

3. Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?

Revisionens samlade bedömning utifrån granskningen är att kommunen delvis har ändamålsenlig trafikplanering, vilket föranlett att revisionsrapporten ger rekommendationer till både tekniska nämnden och kommunstyrelsen.

Rekommendationerna bemöts i bifogat yttrande.

Juridisk bedömning

Kommunstyrelsen är behörig att fatta beslutet i enlighet med kommunstyrelsens reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Perspektivet ej relevant med anledning av ärendets karaktär och innehåll.**Hållbarhets- och näringslivsbedömning**

Revisionens rekommendationer bedöms bidra till en långsiktigt hållbar trafikplanering genom förbättrat kunskapsunderlag för gång-, cykel- och fordonstrafik med en positiv inverkan på näringslivet genom exempelvis förbättrad framkomlighet för leveranser.

Bedömning av barnets bästa

Perspektivet ej relevant med anledning av ärendets karaktär och innehåll.

Helene Öhrling	Malin Björk
Stadsdirektör	Enhetschef samhällsbyggnadsenheten

VÄSTERÅS STAD

YTTRANDE

Datum
2026-04-09

Diarienr
KS 2025/00156- 1.6.1

Informationsklass
PUBLIK

Stadsledningskontoret
Karin Widén
Epost: karin.margareta.widen@vasteras.se

Västerås stads revisorer

Yttrande – Revisionsrapport 2025:1 – Granskning av trafikflöden

Revisionen har genomförts av PwC på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad med syftet att bedöma om kommunstyrelsen och tekniska nämnden arbetar med trafikplanering är ändamålsenlig.

Granskningen har genomförts utifrån tre frågeställningar:

1. Utgår kommunens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?

2. Har kommunen implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?

3. Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?

Revisionens samlade bedömning utifrån granskningen är att kommunen delvis har ändamålsenlig trafikplanering, vilket föranlett att revisionsrapporten ger rekommendationer till både kommunstyrelsen och tekniska nämnden.

Rekommendationer till kommunstyrelsen
• Säkerställ kontinuitet och anpassning av trafikplaneringen till inkommande krav och riktlinjer under övergången till den nya mobilitetsplanen.

• Främja strategier för stadsplanering som ökar andelen bostäder och befolkning i kollektivtrafiknära lägen, vilket kan minska bilberoendet och bidra till att uppfylla miljömål och förbättra trafikflödet.

• Säkerställ att den kommande mobilitetsplanen integrerar tydliga och mätbara indikatorer för att övervaka och minska trafikstockningar, samt implementera en struktur för kontinuerlig datainsamling och resultatuppföljning.

Bemötande

Stadsledningskontoret instämmer i revisionens bedömning att det finns behov av att vidareutveckla den ändamålsenliga trafikplaneringen. Nu gällande Trafikplan 2026 bygger på strategier från nuvarande Översiktsplan 2026. I linje med förslag till ny Översiktsplan med utblick 2070 finns strategier för att främja stadsplanering i kollektivtrafiknära lägen. Kopplat till att staden antar en ny översiktsplan kommer även Trafikplan 2026 att behöva ersättas. Även EU (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024) pekar ut att Västerås stad som en Urban nodstad, senast 2027-12-31 måste ha en antagen mobilitetsplan för hållbart resande, en så kallad Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). I arbetet med att ta fram en ny mobilitetsplan för Västerås kommun kommer revisionens rekommendationer att beaktas.

Rekommendationer till tekniska nämnden

• Utvidga nuvarande metoder och verktyg för att inkludera mer omfattande övervakning och analys av gång- och cykeltrafik.

• Utveckla och implementera specifika indikatorer och mätmetoder inom trafikplanen som direkt adresserar och kvantifierar trafikstockningar, särskilt under rusningstider, för att möjliggöra mer målinriktade åtgärder.

Bemötande

Tekniska nämnden instämmer i revisionens bedömning att det finns behov av att vidareutveckla och systematisera uppföljningen av gång- och cykeltrafik. I januari 2026 antog Tekniska nämnden en handlingsplan för arbetet med gång- och cykeltrafik, där en av åtgärderna är att utveckla mätningar av cykeltrafik för att skapa ett långsiktigt och ändamålsenligt underlag för fysisk planering, åtgärdsplanering och uppföljning.

Det pågående arbetet med ny översiktsplan omfattar även framtagande av övergripande strategier för fordonstrafik. Nämnden delar bedömningen att det är angeläget att följa utvecklingen av trafikflöden, särskilt mot bakgrund av den omvandling som de centrala stadsdelarna kommer att genomgå under de närmaste åren. Nya tekniska lösningar möjliggör i ökad utsträckning uppföljning av trafikutvecklingen, exempelvis genom trafiksignaler och andra tekniska system. Tekniska nämnden kommer att beakta revisorernas rekommendationer i det fortsatta arbetet.

Sammanfattande bedömning
Stadsledningskontoret bedömer att nämnden bemöter revisionens rekommendationer på ett tydligt sätt och beskriver hur de ska arbeta framåt för att åtgärda de brister som finns, på samma sätt som stadsledningskontoret själva kommer att beakta revisionens rekommendationer i det fortsatt arbetet med att ta fram en ny mobilitetsplan.

§ 29 Dnr TN 2025/00872-1.7.1

Beslut - Yttrande över Revisionsrapport 2025:1 - Granskning av trafikflöden

Beslut

1. Teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till yttrande, daterat den 29 januari 2026, antas och överlämnas till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fastighetsförvaltningen har mottagit remiss gällande Revisionsrapport 2025:1 – Granskning av trafikflöden. Revisionen har genomförts av PwC på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad med syftet att bedöma om kommunstyrelsens och tekniska nämndens arbete med trafikplanering är ändamålsenlig.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till yttrande daterat den 29 januari 2026 antas och överlämnas till kommunstyrelsen.

Yrkanden

Eva-Lotta Svensson (C) yrkar bifall till teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till beslut.

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

VÄSTERÅS STAD

YTTRANDE

Datum
2026-01-29

Diarienr
TN 2025/00872- 1.7.1

Informationsklass
PUBLIK

Teknik- och fastighetsförvaltningen
Alexandra Trollberg
Epost: alexandra.trollberg@vasteras.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över revisionsrapport 2025:1 - Granskning av trafikflöden

Revisionsrapporten ger följande rekommendationer till tekniska nämnden:

- Utvidga nuvarande metoder och verktyg för att inkludera mer omfattande övervakning och analys av gång- och cykeltrafik.
- Utveckla och implementera specifika indikatorer och mätmetoder inom trafikplanen som direkt adresserar och kvantifierar trafikstockningar, särskilt under rusningstider, för att möjliggöra mer målinriktade åtgärder.

Teknik- och fastighetsförvaltningen instämmer i revisionens bedömning att det finns behov av att vidareutveckla och systematisera uppföljningen av gång- och cykeltrafik. I januari 2026 antog Tekniska nämnden en handlingsplan för arbetet med gång- och cykeltrafik, där en av åtgärderna är att utveckla mätningar av cykeltrafik för att skapa ett långsiktigt och ändamålsenligt underlag för fysisk planering, åtgärdsplanering och uppföljning.

Det pågående arbetet med ny översiktsplan omfattar även framtagande av övergripande strategier för fordonstrafik. Förvaltningen delar bedömningen att det är angeläget att följa utvecklingen av trafikflöden, särskilt mot bakgrund av den omvandling som de centrala stadsdelarna kommer att genomgå under de närmaste åren. Nya tekniska lösningar möjliggör i ökad utsträckning uppföljning av trafikutvecklingen, exempelvis genom trafiksignaler och andra tekniska system. Förvaltningen kommer att beakta revisorernas rekommendationer i det fortsatta arbetet.

VÄSTERÅS STAD

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2026-01-29

Diarienr
TN 2025/00872- 1.7.1

Informationsklass
PUBLIK

Teknik- och fastighetsförvaltningen
Alexandra Trollberg
Epost: alexandra.trollberg@vasteras.se

Kopia till
Kommunstyrelsen

Tekniska nämnden

Tjänsteutlåtande – Yttrande över revisionsrapport 2025:1 - Granskning av trafikflöden

Förslag till beslut

1. Teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till yttrande, daterat den 29 januari 2026, antas och överlämnas till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fastighetsförvaltningen har mottagit remiss gällande Revisionsrapport 2025:1 – Granskning av trafikflöden. Revisionen har genomförts av PwC på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad med syftet att bedöma om kommunstyrelsens och tekniska nämndens arbete med trafikplanering är ändamålsenlig.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till yttrande daterat den 29 januari 2026 antas och överlämnas till kommunstyrelsen.

Beslutsmotivering

Förvaltningens grunder för förslag till beslut finns i bifogat yttrande.

Juridisk bedömning

Nämnden är behörig att fatta beslutet i enlighet med nämndens reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Revisionens rekommendationer kan medföra ökade kostnader för tekniska nämnden, främst kopplade till investeringar i tekniska system samt behov av personella resurser.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Revisionens rekommendationer bedöms bidra till en långsiktigt hållbar trafikplanering genom förbättrat kunskapsunderlag för gång-, cykel- och fordonstrafik med en viss positiv inverkan på näringslivet genom exempelvis förbättrad framkomlighet för leveranser.

Bedömning av barnets bästa

Revisionens rekommendationer bedöms indirekt bidra till en tryggare och mer tillgänglig trafikmiljö för barn genom förbättrad uppföljning och planering av gång- och cykeltrafik.

Henrik Bengtsson
Direktör

Krister Sikström
Tf enhetschef

Granskning av planering av trafikflöden i Västerås stad

Västerås stad

November 2025

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad genomfört en granskning. Granskningens syfte är att bedöma om kommunen har en ändamålsenlig trafikplanering.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kommunen **delvis** har ändamålsenlig trafikplanering. Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga.

För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten.

Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga. För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten eller det avslutande avsnittet “Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor”.

Revisionsfrågor	**Bedömning**
1. Utgår kommunens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?	Delvis
2. Har kommunen implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?	Delvis
3. Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?	Delvis

Rekommendationer

Kommunstyrelsen

- Säkerställ kontinuitet och anpassning av trafikplaneringen till inkommande krav och riktlinjer under övergången till den nya mobilitetsplanen.

- Främja strategier för stadsplanering som ökar andelen bostäder och befolkning i kollektivtrafiknära lägen, vilket kan minska bilberoendet och bidra till att uppfylla miljömål och förbättra trafikflödet.

- Säkerställ att den kommande mobilitetsplanen integrerar tydliga och mätbara indikatorer för att övervaka och minska trafikstockningar, samt implementera en struktur för kontinuerlig datainsamling och resultatuppföljning.

Tekniska nämnden

- Utvidga nuvarande metoder och verktyg för att inkludera mer omfattande övervakning och analys av gång- och cykeltrafik.

- Utveckla och implementera specifika indikatorer och mätmetoder inom trafikplanen som direkt adresserar och kvantifierar trafikstockningar, särskilt under rusningstider, för att möjliggöra mer målinriktade åtgärder.

Innehållsförteckning

Inledning 6

Bakgrund 6

Syfte och revisionsfrågor 7

Revisionskriterier 7

Avgränsning 7

Metod 7

Granskningsresultat 8

Ansvar enligt reglemente 8

Styrdokument 9

Iakttagelser 9

Bedömning 11

Metoder och verktyg 12

Iakttagelser 12

Bedömning 14

Indikatorer 15

Revisionsfråga 3: Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden? 15

Iakttagelser 15

Bedömning 16

Revisionsfråga 3: Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden? 16

Samlad bedömning....17

Rekommendationer....17

Bilagor....18

Tabell över utvalda mätpukter....18

Inledning

Bakgrund

Inom Västerås stad är ansvaret för trafik och trafikplanering uppdelat på olika funktioner. Kommunstyrelsen ansvarar för den strategiska planeringen och gör detta i samarbete med tekniska nämnden som ansvarar, bland annat, för gator och parker (ej Skultuna kommundel), trafik- och parkeringsfrågor, gatu- och torghandel, kollektivtrafik inklusive båttrafik till öarna i Mälaren, färdtjänst mm.

I årsplan 2025–2028 beskrivs bland annat att en välfungerande och tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för att Västerås stad ska kunna fortsätta växa, därför görs under 2025 en extra satsning i syfte att utreda hur kollektivtrafiken kan utvecklas i kommunen, med fokus på ringledsprojekt och högtrafik. Framkomligheten för cykel- och kollektivtrafik ska öka i hela kommunen i syfte att minska koldioxidutsläppen och därmed nå både Västerås stads klimatmål och det kommungeografiska klimatmålet. Uppföljning ska göras genom att granska de sifforna gällande kollektivtrafiken som levereras månadsvis från Region Västmanland och siffrorna från kommunens nio cykelräknare längs huvudstråken.

I nuvarande översiktsplanen beskrivs att gatunätet i staden är väl utbyggt. Stora delar av dygnet är trafiksystemets kapacitet tillräcklig eller till och med överdimensionerad. Den befolkningstillväxt som planen beskriver förutsätter en ökad andel cykel- och kollektivtrafik. Risk finns annars att vissa genomfartsgator på sikt kan få försämrad framkomlighet. Trängselproblem uppstår där trafikströmmar korsar varandra. Kapaciteten i trafiksystemet avgörs därför av hur väl korsningarna klarar av att hantera trafiken

I Trafikplan 2026, ett nu gällande styrdokument, beskrivs att framkomligheten för motortrafik är mycket god i den äldre byggda staden. När vägnätet planerades under 1970-talet pekade prognoserna på en kraftigt ökande biltrafik samtidigt som staden planerade för en kraftig befolkningsökning. Detta har lett till att vissa delar i vägnätet, t ex Råbyleden och Bjurhovdaleden, är överdimensionerade. Att framkomligheten i bilvägnätet är god innebär inte med automatik att det finns tillräcklig kapacitet. Trängselproblem uppstår främst där trafikströmmar korsar varandra. Kapaciteten i trafiksystemet avgörs därför av hur väl korsningarna klarar av att hantera trafiken. I Trafikplan 2026 beskrivs att under de senaste decennierna har många korsningar byggts om till cirkulationsplatser, något som ökat flytet och trafiksäkerheten. Dock finns det platser där köer uppstår under högtrafik, framför allt kring Cityringen.

Utifrån denna bakgrund och revisorernas risk- och väsentlighetsanalyser har revisorerna beslutat att genomföra en granskning av kommunens arbete med av trafikplanering.

Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att bedöma om kommunens trafikplanering är ändamålsenlig.

Revisionsfrågor:

1. Utgår kommunens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?
2. Har kommunen implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?
3. Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?

Uppställt syfte och uppställda revisionsfrågor har omformulerats, vilket innebär att det föreligger en avvikelse mot den projektplan som har fastställts av de förtroendevalda revisorerna. Omformuleringen har gjorts för att underlätta bedömning av respektive revisionsfråga men påverkar inte inriktning och omfattning av granskningen.

Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar.

- Kommunallagen (2017:725) 6 kap § 4 § 6
- Reglemente för tekniska nämnden och kommunstyrelsen
- Relevanta styrdokument inom berört område

Avgränsning

Granskningsobjekt är kommunstyrelsen och tekniska nämnden. Granskningen avser revisionsår 2025.

Metod

Granskningen har genomförts med stöd av insamling och genomgång av relevanta dokument, inklusive styr- och stödjande dokument samt intervjuer med nyckelpersoner inom staden.

Dokument som granskats:

- Reglemente för kommunstyrelse
- Reglemente för tekniska nämnden

- Trafikplan 2026
- Uppföljning Trafikplan 2026

Funktioner som har intervjuats:

- Samhällsbyggnadsstrateg från Gatu- och parkenheten vid Teknik- och fastighetsförvaltningen
- Chef, strateg och trafikplanerare från Samhällsbyggnadsenheten vid Stadsledningskontoret

Revisionell bedömning av respektive revisionsfråga sker utifrån en tregradig skala: ja (grön); delvis (gul); nej (röd).

De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.Rapporten har kvalitetssäkrats i enlighet med PwC:s interna rutiner och checklistor för kvalitetssäkring.

Kontatkrevisor: Henrik Östman

Granskningsresultat

Ansvar enligt reglemente

Kommunstyrelsen

Enligt kommunstyrelsens gällande reglemente (DNR: 2018/02087) har styrelsen ett ansvar för det strategiska samhällsbyggandet samt ett övergripande ansvar för strategisk transportinfrastruktur.

Tekniska nämnden

Enligt gällande reglemente för tekniska nämnden (DNR: 2018/02087), ansvarar nämnden bland annat för kommunens uppgifter enligt lagen om nämnder för vissa trafikfrågor (trafiknämnd), enligt förordning om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter samt trafik- och parkeringsfrågor som avser säkerhet, teknik, reglering och övervakning samt lokala trafikföreskrifter, avseende de kollektivtrafikfrågor som ankommer på kommunen.

Organisation

Organisationen som ansvarar för trafikflödesplaneringen i Västerås stad är huvudsakligen strukturerad under samhällsbyggnadsenheten inom stadsledningskontoret. Kommunstyrelsen arbetar, jämfört med tekniska nämnden, mer strategiskt med trafikplanering, enligt intervju. Detta framgår även av reglemente, som fastställer kommunstyrelsens arbete till att agera som en ledning-, styr- och

uppföljningsfunktion. Reglementet fastställer i § 4.3 kommunstyrelsens ansvar för ”strategisk planering av trafik”. Arbetet beskrivs som samordnande, där kommunstyrelsen använder underlag från tekniska nämnden och integrerar det med översiktsplanen, samt andra miljö- och närliggande frågor.

Samhällsbyggnadsenheten ansvarar för den övergripande och strategiska trafikplaneringen, vilket inkluderar mobilitetsplaner (tidigare kända som trafikplaner), grönstruktur, bostadsförsörjning, samt frågor kopplade till EU och stadens översiktsplaner (ÖP). Vid årsskiftet 2024-2025 genomgick enheten en omorganisation och består nu av 18 personer, varav fyra arbetar dedikerat med trafikfrågor. Enheten har vuxit genom att flera medarbetare har flyttats från stadsbyggnadsförvaltningen. Omorganisationens syfte har varit att samla kompetensen kring de strategiska frågorna inom stadsledningskontoret. Denna förändring har inte lett till några ändringar i kommunstyrelsens reglemente, eftersom kommunstyrelsen redan hade ansvaret för de strategiska frågorna, enligt intervjuer.

För den praktiska trafikplaneringen ansvarar teknik- och fastighetsförvaltningen under tekniska nämnden. Denna förvaltning hanterar driftrelaterad trafiksflödesplanering. Kommunens trafikplanering förutsätter samverkan med regionala och nationella aktörer, inklusive medverkan i ett EU-projekt.

Tekniska nämnden har satt mål för den nuvarande mandatperioden att öka cykel- och kollektivtrafikresandet, i linje med målen i Trafikplan 2026, som antogs av kommunfullmäktige 2014. En ny mobilitetsplan har enligt intervjuer ambitionen att ersätta Trafikplan 2026 år 2026, men något datum är inte beslutat. Enligt EU måste Västerås stad ha en mobilitetsplan antagen senast 2027.

Styrdokument

Revisionsfråga 1: Utgår kommunens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?

Iakttagelser

Det är, enligt reglemente för både tekniska nämnden (DNR: KS 2018/01527) och kommunstyrelsen (DNR: 2018/01299), i enlighet med reglemente att övergripande och strategiskt arbete faller på kommunstyrelsen och operativt arbete på tekniska nämnden.

Tekniska nämnden har uttalade mål för den nuvarande mandatperioden om att öka resandet med cykel och kollektivtrafik. Detta anses harmoniera väl med målen i den nu gällande trafikplanen; Trafikplan 2026, som antogs av kommunfullmäktige 2014. Västerås Trafikplan 2026 kommer att ersättas med en ny mobilitetsplan under nästa år - som tidplanen ser ut nu, enligt intervju. Enligt intervjuer befinner sig kommunen i arbetet med att ta fram kommande mobilitetsplan, samtidigt som den nuvarande Trafikplan 2026 fortfarande gäller. De exakta målen och prioriteringarna för den nya mobilitetsplanen är ännu inte

fastställda, och enligt intervjuer följs Trafikplan 2026 inte till fullo, då oenighet råder kring bland annat prioritering av trafikslag. Trafikslagen har prioriterats baserat på framkomlighet, men på grund av politisk oenighet, bland annat kring prioriteringar av trafikslag, och arbetet med den nya mobilitetsplanen befinner sig kommunen i en fas mellan nu gällande styrdokument och arbete med kommande.

Gällande mobilitetsplanen arbetar tjänstepersoner som intervjuats med att skapa förutsättningar för politisk enighet, en plan samtliga partier kan stå bakom. Intervjuade vill gärna skapa förutsättningar för att lyfta fram hållbarhet som en tydligare prioritering, och hänvisar till att Västerås ”är en bilstad”. Det betyder inte, menar intervjuade, att bilen inte ska ges framkomlighet, utan att befolkningsökning ska tas upp av gång, cykel och kollektivtrafik. Intervjuer har lyft fram att planering kommer att krävas för nybyggnation utanför tätorten och detta bör ingå i mobilitetsplanen.

I intervjuer beskrivs att det finns ett visst politiskt motstånd mot trängsel särskilt med tanke på att viss trängsel uppstår i specifika korsningar vid bestämda tider på dygnet. Enligt intervju anses det därmed inte rimligt att dimensionera trafiksystemet enbart för rusningstid, och denna aspekt bör beaktas i den kommande mobilitetsplanen, enligt intervju.

Av utkastet till mobilitetsplanen, som granskningen har tagit del av, framgår det att Trafikplan 2026 inte helt möter de aktuella trafikbehoven i Västerås. Enligt intervjuer med teknik- och fastighetsförvaltningen, beaktas detta i utvecklingen av den nya mobilitetsplanen. Dessutom måste EU-kraven, särskilt de som är kopplade till Västerås status som 'urban nod', integreras. Den kommande planen ska uppfylla kravet på att utarbeta en Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) (EU-förordning 2024/1679) innan 2027.

I pågående arbete med mobilitetsplanen kan intervjuade ännu inte specificera framtida mål och prioriteringar. Dock framgår att planen måste integreras med flera andra dokument och strategier, inklusive SUMP, översiktsplanen och parkeringsplanen. Den nuvarande Trafikplan 2026 är synkroniserad med den befintliga översiktsplanen, vilken också är i behov av uppdatering.

Enligt intervjuer kommer stadens nya vision, kommunens vattenanvändningsplan och Region Västmanlands styrdokument att integreras i mobilitetsplanen.

Enligt intervjuade är processen för att utveckla mobilitetsplanen välfungerande. Alla relevanta parter deltar i forum och workshops för att samla in synpunkter. Dessutom finns arbetsgrupper med experter inom trafikplanering, social hållbarhet, myndighetsutövning, arkitektur, parkering, hamn, samt representanter från regionala och statliga myndigheter. Arbetet stöds av en trafikstrategisk handbok, publicerad av bland andra SKR och Trafikverket. Politisk förankring i nämnder har ännu inte genomförts, enligt intervju.

Utöver den trafikstrategiska handboken nämns i intervjuer att EU:s SUMP-förordning ger riktlinjer för mobilitetsplanens utformning. Västerås förväntas fokusera på indikatorer som drivmedel, resandefördelning mellan trafikslag, koldioxidutsläpp och olycksstatistik. Enligt intervjuer planeras mobilitetsplanen att vara färdigställd senast 2027, med en ambition att slutföra den tidigare. Under tiden fortsätter Trafikplan 2026 att gälla.

Bedömning

Revisionsfråga 1: Utgår nämndens trafikplanering från styrande dokument/strategier innehållande mål och prioriteringar?

Delvis.

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Existerande mål är överensstämmande: Tekniska nämndens mål att öka cykel- och kollektivtrafikresandet är i linje med Trafikplan 2026, vilket vi bedömer visa att vissa delar av planeringen utgår från nuvarande styrdokument.

- Övergångssituation: Kommunen befinner sig i en övergångsfas mellan Trafikplan 2026 och den nya mobilitetsplanen. Detta innebär att den nuvarande planeringen inte helt styrs av de gällande dokumenten eftersom nya mål och prioriteringar fortfarande håller på att utvecklas.

- Utmaningar med implementering: Arbetet med den nya mobilitetsplanen inkluderar försök att bygga politisk konsensus, vilket är nödvändigt för att integrera även hållbarhetsmål och uppfylla externa (EU) krav.

- Planeringsprocess och synkronisering: Den inkluderande processen för den nya mobilitetsplanen tyder på att det finns en avsikt att den framtida planeringen ska vara i linje med flera styrande dokument och strategier, men detta är fortfarande under utveckling.

Förvaltningars arbete bedöms inte vara bristande eller sakna mål, däremot framkommer tydligt att nu gällande Trafikplan 2026 kommer att ersättas inom en snar framtid av en mobilitetsplan som ännu inte är fastställd. Det råder just nu politiska diskussioner samtidigt som krav inkommer från region, stat och EU-nivå kring riktlinjer. Då mobilitetsplanen ännu inte är fastställd är det svårt att bedöma att trafikplaneringen, idag, utgår från mål och prioriteringar mer än det som senast beslutats i nämnder. Den nu gällande Trafikplan 2026 fasas alltså ut och skapar en mellanperiod som gör det svårt att arbeta målinriktat. Sammantaget baserat på ovan bedömer vi att trafikplaneringen inte fullt ut bygger på de styrande dokumenten i deras nuvarande form, men det finns en pågående strävan att adressera detta genom den kommande mobilitetsplanen. Därför bedöms frågan vara delvis uppfylld.

Metoder och verktyg

Revisionsfråga 2: Har kommunstyrelsen och tekniska nämnden implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?

Iakttagelser

Metoder och verktyg för övervakning och analyser av trafikflöden

Enligt intervjuer har teknik- och fastighetsförvaltningen installerat mätverktyg och beställer regelbundna mätningar av trafikflöden. Utvecklingen av modeller för simulering av trafikflöden, som tidigare genomfördes av trafikstrateger inom stadsbyggnadsförvaltningen, hanteras numera av stadsledningskontoret. I intervjuer framkommer att större stråk övervakas noggrant, och dessa data delas med stadsledningskontoret genom Trafficweb, som fokuserar på fordon. Denna datasimulering används för att utveckla Västerås stads nya mobilitetsplan, även om simuleringar för gång och cykel inte är lika utvecklade.

I intervjuer beskrivs att trafikmätningar främst baseras på fysiska mätpunkter, såsom slangmätningar, upphandlade via ramavtal för att identifiera trender. Dessa mätningar, tillgängliga för medarbetare och konsulter, genomförs en gång årligen, men det finns en ambition att införa helårspunkter, som mäter konstant under året. Arbetets status för helårspunkter är dock oklar, intervjuade kan inte ge en prognos för när dessa ska, eller kan, införas. Trafikverkets nationella vägdatabas används även, men hanteras inte av kommunen.

Översikt över Västerås stads trafikflöden och strategiska mobilitetstrender

Utifrån den aktuella övervakningen och analysen av trafikflöden av tekniska nämnden och Teknik- och fastighetsförvaltningen i Västerås, som inkluderar simuleringsmodeller och trafikmätningar, kan vi sätta detta i perspektiv genom att betrakta ett antal relevanta parametrar inom stadens nuvarande trafik- och mobilitetssituation. Som metod har vi använt oss at Koladas databas. De tre kommunerna Linköping, Uppsala och Örebro har valts ut, baserat på liknande storlek, för att jämföra fem specifika parametrar.

Parameter ett: Kollektivtrafikens kostnad

Parameter ett utgår från standardkostnad för kollektivtrafik i kronor per kommuninvånare, 2024. Utifrån data framkommer att Västerås har den mest kostsamma kollektivtrafiken, med en kostnad på 1 361 SEK per invånare, att jämföra med – i fallande ordning:

- Uppsala 1 199 SEK
- Örebro 1 046 SEK

- Linköping 1 018 SEK

Västerås har haft högst kostnad även under år 2023 och år 2022.

Parameter två: Cykelvägarnas utbyggnad

Parameter två mäts på antal meter cykelväg i kommunen per invånare. För Västerås kommun ligger denna siffra på 2,5 meter. Det är något mindre än Linköpings 2,7 meter, men mer än Örebros 2,2 meter och Uppsalas 1,8 meter. Siffrorna är i stort sett oförändrade sedan 2022.

Parameter tre: Mängd bilar

Parameter tre mäts på antal bilar i antal per 1 000 invånare. För Västerås ligger denna siffra på 451 bilar, vilket är mer än de tre utvalda jämförelsekommunerna. I fallande ordning är motsvarande siffra i

- Örebro 429 bilar
- Linköping 411 bilar
- Uppsala 363 bilar

Parameter fyra och fem: Befolkning i kollektivtrafiknära läge

Dessa två parametrar är baserade på andel av befolkningen i kollektivtrafiknära läge totalt samt andel av nytillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge, för att komplettera. Data för dessa parametrar är från 2022, vilket är den senast tillgängliga.

Gällande andel av befolkning i kollektivtrafiknära läge är siffran för Västerås 85,6 procent. Det är den lägsta siffran av de fyra jämförda kommunerna.

- Örebro 86,2 procent
- Linköping på 87,4 procent
- Uppsala på 89,4 procent

Gällande andel nytillkomna bostäder i trafiknära läge, i procent, landar Västerås på 85,3 procent. Örebro landar lägre, på 77,7 procent. Därefter kommer Linköping på 95,9 procent och Uppsala på 97,7 procent, som är högre siffror än Västerås.

I intervjuer framkommer inte att dessa jämförelser är något kommunens förvaltningar arbetar med.

Bedömning

Revisionsfråga 2: Har kommunstyrelsen och tekniska nämnden implementerat metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden?

Delvis.

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Existerande metoder och verktyg: Granskningen noterar att teknik- och fastighetsförvaltningen har utvecklat mätverktyg och att arbete med att simulera trafikflöden utförs av stadsledningskontoret.

- Årlig datainsamling: Trafikmätningar baseras på fysiska mätpunkter och genomförs årligen, vilket indikerar att det finns en kontinuerlig insamlingsmetod för att identifiera trender i trafikflödet.

- Begränsningar: Trafikmätningarna fokuserar främst på fordonstrafik, medan system för att mäta gång- och cykeltrafik är mindre utvecklade. Trots att mätningar utförs för samtliga trafikslag, inklusive gång och cykel, läggs det största fokus fortfarande på motorfordon. Det rapporteras även att det är tekniskt utmanande att tillhandahålla mätdata, vilket indikerar vissa begränsningar i tekniken.

- Datadelning och användning: Data delas med stadsledningskontoret via Trafficweb och används i arbetet med mobilitetsplanen, vilket visar att det finns en struktur för informationsutbyte och praktisk användning av data. Trafikverkets nationella vägdatabas används också.

Sammantaget bedömer vi att det finns flera etablerade metoder och verktyg för att övervaka och analysera trafikflöden, men dessa utnyttjas eller implementeras inte fullt ut för att möta behovet av omfattande övervakning. Frågan bedöms därför som delvis uppfylld, eftersom det finns grundläggande strukturer och processer på plats, men det finns fortfarande utrymme för förbättring och ytterligare utveckling.

Indikatorer

Revisionsfråga 3: Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?

Iakttagelser

Kommunens arbete med indikatorer

Tekniska nämnden har satt målet att öka cykel- och kollektivtrafikresandet under den nuvarande mandatperioden, i linje med målen i Trafikplan 2026, antagen av kommunfullmäktige 2014. En ny mobilitetsplan är planerad att ersätta Trafikplan 2026 nästa år. I detta arbete arbetar kommunstyrelsen samordnande och strategiskt, medan tekniska nämnden arbetar praktiskt, uppges vid intervju. Enligt de intervjuade ligger ansvaret för att arbeta med och samla in information om indikatorer hos tekniska nämnden, medan kommunstyrelsen använder resultaten för att applicera på strategisk trafikplanering.

Enligt intervjuade används parkering och avgifter som styrmedel för kommunens trafikhantering, där var och hur bilar parkeras påverkar trafikflödet.

Intervjuad menar att Trafikplan 2026 prioriterar framkomlighet för alla trafikslag över minskning av trafikstockningar. Ökad användning av gång, cykel och kollektivtrafik är nödvändig för förbättrad framkomlighet beskrivs vidare i intervju.

Enligt intervju visade kommunens genomgång av Trafikplan 2026, som genomfördes år 2020, på svårigheter med att definiera tydliga indikatorer och mätmetoder. Nyckeltal togs fram men det finns en önskan att detta arbete med framtagande av nyckeltal prioriteras vid utarbetandet av den nya mobilitetsplanen.

Nyckeltal från Trafikplan 2026 styrs av tekniska nämnden med målet att öka resor med cykel och kollektivtrafik. Trafiken i Västerås har minskat generellt, men ökat under rusningstid, vilket kan ge intrycket av ökad trafik beroende på tidpunkt, uppges vid intervju.

För spårbarhet av tidigare data från mätningar och indikatorer gällande trafikflöden har Västerås sparat information i ett system från år 2014 och i Excelfiler från år 2000, samt i pärmar från år 1981. PwC har begärt aggregerad data men har ännu inte mottagit den. Istället har PwC fått tillgång till data från vissa geografiska platser som indikerar en generell minskning av trafikintensiteten på de flesta platser mellan 2017 och 2024. Under maxtimmen har trafikintensiteten minskat på de flesta platser, förutom på Björnövägen och Kungsängsgatan-Mälarstrandsgatan, där den istället har ökat med 21%. På övriga åtta platser, som PwC har granskat, minskar trafiken både över hela dygnet och under maxtimmen.

Syftet med begäran om aggregerad data har varit att identifiera specifika mönster och trender i trafikflöde över tid, inklusive topp- och dalperioder som kan kräva särskilda åtgärder.

I intervjuer framhålls att Västerås inte har en uttalad ambition att minska trafikstockningar. Ambitionen handlar om att biltrafik ska ha framkomlighet men att andra trafikslag måste öka för att minska köbildning, enligt intervju och stärks av Trafikplan 2026. Syftet med Trafikplan 2026 kan, enligt intervjuade, sammanfattas som att uppfylla behovet av ett trafiksystem som fungerar för alla. Fokus ligger därför inte på att eliminera trafikstockningar under rusningstid, utan snarare på att transportera så många människor som möjligt inom trafiksystemet. De intervjuade betonar slutligen att tjänstepersoner baserar sitt arbete på styrdokumentet Trafikplan 2026, där det inte finns stöd för att se "minskning av trafikstockningar" som ett utpekat mål.

Bedömning

Revisionsfråga 3: Finns det indikatorer för att den nuvarande trafikplanen effektivt minskar trafikstockningar i stadens mest belastade områden?

Delvis.

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Fokus på framkomlighet snarare än trafikstockningar: Trafikplan 2026 prioriterar att förbättra framkomligheten för alla trafikslag, utan att formulera en specifik ambition eller indikatorer för att direkt minska trafikstockningar.

- Svårigheter med indikatorer och mätmetoder: År 2020 genomgick kommunen Trafikplan 2026 och stötte på svårigheter att definiera tydliga indikatorer och mätmetoder för trafikstockningar. Detta arbete har identifierats som ett område att prioritera i den kommande mobilitetsplanen.

- Ökande trafik endast under rusningstid: Data från vissa geografiska platser visar att trafikintensiteten totalt sett har minskat mellan 2017 och 2024, med undantag för rusningstider i mest belastade områden. Detta kan bero på ändrade trafikvanor, ökad kollektivtrafikanvändning, eller andra stadsutvecklingsåtgärder.

- Spårbarhet och datainsamling: Medan Västerås har en lång historik av att samla data, saknas direkta och specifika uppgifter som mäter och hanterar trafikstockningar.

Sammantaget visar granskningen att Trafikplan 2026 fokuserar mer på framkomligheten och diversifiering av trafikslag än på att direkt hantera trafikstockningar, särskilt under rusningstid. Den nuvarande datainsamlingen och indikatorerna har begränsningar när det kommer till att mäta

trafikstockningar effektivt. Kommunen har visat ambition att fortsätta utveckla och förbättra indikatorerna inom ramen för den kommande mobilitetsplanen. Därför bedöms revisionsfrågan som delvis uppfylld, eftersom det finns ett grundläggande ramverk och en medvetenhet om behovet av förbättringar, men utan full implementering av specifika indikatorer.

Samlad bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad genomfört en granskning. Granskningens syfte är att bedöma om kommunen har en ändamålsenlig trafikplanering.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kommunen *delvis* har ändamålsenlig trafikplanering. Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga.

För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten.

Rekommendationer

Kommunstyrelsen

- Säkerställ kontinuitet och anpassning av trafikplaneringen till inkommande krav och riktlinjer under övergången till den nya mobilitetsplanen.
- Främja strategier för stadsplanering som ökar andelen bostäder och befolkning i kollektivtrafiknära lägen, vilket kan minska bilberoendet och bidra till att uppfylla miljömål och förbättra trafikflödet.
- Säkerställ att den kommande mobilitetsplanen integrerar tydliga och mätbara indikatorer för att övervaka och minska trafikstockningar, samt implementera en struktur för kontinuerlig datainsamling och resultatuppföljning.

Tekniska nämnden

- Utvidga nuvarande metoder och verktyg för att inkludera mer omfattande övervakning och analys av gång- och cykeltrafik.
- Utveckla och implementera specifika indikatorer och mätmetoder inom trafikplanen som direkt adresserar och kvantifierar trafikstockningar, särskilt under rusningstider, för att möjliggöra mer målinriktade åtgärder.

Bilagor

	2017-2019		2024		Förändring	
Plats	Dygnstrafik	Maxtimme	Dygnstrafik	Maxtimme	Dygnstrafik	Maxtimme
Björnövägen, Kungsängsgatan-Mälarstrandsg.	24149	2456	23941	2980	-1%	21%
Björnövägen, Försegelvägen-Kaserngatan	9393 (-17)	1040	10202	966	9%	-7%
Kopparbergsvägen, N.Ringvägen-Krutkällarv.	17296	1935	15773	1720	-9%	-11%
Köpingsvägen, Hammarbyr-Sigfrid Edströms g.	10177 (-18)	1159	11240	1276	10%	10%
Norrleden, Skerikesvägen-Skultunavägen	16565	2005	12884	1530	-22%	-24%
Pilgatan, under jvg	15260	1786	11459	1405	-25%	-21%
S.Ringvägen, Kopparbergsv-Bangatan	10709 (-18)	1446	8047	1091	-25%	-24%
Vasagatan, Solbergatan-Sångargatan	10938 (-18)	1382	9211	1106	-16%	-20%
Österleden, Lugna gatan-Tillbergaleden	15641 (-18)	1801	14827	1613	-5%	-10%

Tabell över utvalda mätpukter

2025-11-25

Rebecka Hansson	Said Ashrafi
Uppdragsledare	*Projektledare*

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av revisionskontoret i Västerås stad enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 16 januari 2025. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.