

## § 10

### Trafik- och mobilitetsplan remiss (KS 2021/00247)

#### Beslut

1 Trafik- och mobilitetsplan för Motala kommun skickas på remiss till Samhällsbyggnadsnämnden, Bildningsnämnden, Socialnämnden, Teknisk servicenämnd, Tillväxt Motala, Region Östergötland, Östgötatrafiken, Länsstyrelsen Östergötland, Trafikverket, Linköpings kommun, Vadstena kommun, Mjölby kommun, Askersunds kommun, Region Örebro Län, Vätternundan, Bostadsstiftelsen Platen samt till de politiska partierna som finns representerade i Motala kommunfullmäktige.

2 Remissens svarstid fastställs till ~~den sista februari 2023.~~ 30 mars

#### Sammanfattning

Motala kommun växer och förändras. Hur kommunen väljer att planera, prioritera och utföra insatser för att uppnå en effektiv och ändamålsenlig trafiksituation behöver ses över för att ge underlag för en hållbar samhällsutveckling. För att leva upp till målbilden i Översiktsplan för Motala kommun 2040 krävs det kommunala styrdokument och kunskapsunderlag som tydliggör för hur kommunens tjänstepersoner och politik ska besluta, planera och genomföra åtgärder kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor.

Trafik- och mobilitetsplanen ska redovisa strategier för en hållbar samhällsutveckling med fokus på trafik och mobilitet. Planen ska tydliggöra för tjänstepersoner, förtroendevalda, näringsliv samt medborgare hur den fortsatta utvecklingen av trafik- och mobilitetsfrågor ska behandlas till år 2040. Planen beskriver övergripande strategiska mål och visioner kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor och redogör för hur den kommunala planeringen kan bidra till ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Motala kommun där hållbara resor och mobilitetstjänster får en tydligare plats i stadsrummet och i människors vardag.

Strategisk samhällsplanering vill nu skicka ut trafik- och mobilitetsplanen för remiss till aktörer som kan beröras av planens innehåll.

Koppling till resultatmål

Resultatmål 3: Motala växer

Resultatmål 5: Miljömässigt hållbar tillväxt

Resultatmål 7: Hela Motala ska leva

Resultatmål 13: Ett jämlikt Motala

### Behandling av ärende

Trafik- och mobilitetsstrateg Thommy Lindholm föredrar ärendet.

Utöver ordföranden yttrar sig Lena Westerlund, Elias Georges och Erik Backman.

Lena Westerlund och Elias Georges föreslår att remissen även ska skickas ut till de politiska partierna som finns representerade i kommunfullmäktige.

Erik Backman föreslår att det ska finnas en tidsangivelse i remissen med svarstid t.o.m. sista februari.

Ordföranden frågar arbetsutskottet om tilläggen kan antas och finner att så är fallet.

### Beslutsunderlag

Trafik- och mobilitetsplan för Motala kommun Remissversion

Beslut skickas till

Trafik- och mobilitetsstrateg för verkställighet

## Tjänsteskrivelse

**Diarienummer**  
«Databas» «Diariendr»

**Datum**  
2023-01-17

Gemensam  
ledningsförvaltning  
Strategisk samhällsplanering

**Trafik- och mobilitetsstrateg**  
Thommy Lindholm

**Telefon**  
0141-22 51 87

**E-postadress:**  
Thommy.lindholm@motala.se

# Trafik- och mobilitetsplan Motala kommun

## Förslag till beslut

1. Trafik- och mobilitetsplan för Motala kommun skickas på remiss till Samhällsbyggnadsnämnden, Bildningsnämnden, Socialnämnden, Teknisk servicenämnd, Tillväxt Motala, Region Östergötland, Östgötatrafiken, Länsstyrelsen Östergötland, Trafikverket, Linköpings kommun, Vadstena kommun, Mjölby kommun, Askersunds kommun, Region Örebro Län, Vätternrundan och Bostadsstiftelsen Platen.

## Sammanfattning

Motala kommun växer och förändras. Hur kommunen väljer att planera, prioritera och utföra insatser för att uppnå en effektiv och ändamålsenlig trafiksituation behöver ses över för att ge underlag för en hållbar samhällsutveckling. För att leva upp till målbilden i Översiktsplan för Motala kommun 2040 krävs det kommunala styrdokument och kunskapsunderlag som tydliggör för hur kommunens tjänstepersoner och politik ska besluta, planera och genomföra åtgärder kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor.

Trafik- och mobilitetsplanen ska redovisa strategier för en hållbar samhällsutveckling med fokus på trafik och mobilitet. Planen ska tydliggöra för tjänstepersoner, förtroendevalda, näringsliv samt medborgare hur den fortsatta utvecklingen av trafik- och mobilitetsfrågor ska behandlas till år 2040. Planen beskriver övergripande strategiska mål och visioner kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor och redogör för hur den kommunala planeringen kan bidra till ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Motala kommun där hållbara resor och mobilitetstjänster får en tydligare plats i stadsrummet och i människors vardag.

Strategisk samhällsplanering vill nu skicka ut trafik- och mobilitetsplanen för remiss till aktörer som kan beröras av planens innehåll.

### Koppling till resultatmål

Resultatmål 3: Motala växer

Resultatmål 5: Miljömässigt hållbar tillväxt

Resultatmål 7: Hela Motala ska leva

Resultatmål 13: Ett jämlikt Motala

## Bakgrund

Motala kommun växer och förändras. Hur kommunen väljer att planera, prioritera och utföra insatser för att uppnå en effektiv och ändamålsenlig trafiksituation behöver ses över för att ge underlag för en hållbar samhällsutveckling. För att leva upp till målbilden i Översiktsplan för Motala kommun 2040 krävs det kommunala styrdokument och kunskapsunderlag som tydliggör för hur kommunens tjänstepersoner och politik ska besluta, planera och genomföra åtgärder kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor.

Trafik- och mobilitetsplanen ska redovisa strategier för en hållbar samhällsutveckling med fokus på trafik och mobilitet. Planen ska tydliggöra för tjänstepersoner, förtroendevalda, näringsliv samt medborgare hur den fortsatta utvecklingen av trafik- och mobilitetsfrågor ska behandlas till år 2040. Planen beskriver övergripande strategiska mål och visioner kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor och redogör för hur den kommunala planeringen kan bidra till ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Motala kommun där hållbara resor och mobilitetstjänster får en tydligare plats i stadsrummet och i människors vardag.

Strategisk samhällsplanering vill nu skicka ut trafik- och mobilitetsplanen för remiss till aktörer som kan beröras av planens innehåll. Remiss för Trafik- och mobilitetsplanen kommer skickas både internt inom Motala kommun och till externa aktörer. Aktörer som inkluderas är,

- Samhällsbyggnadsnämnden
- Bildningsnämnden
- Socialnämnden
- Teknisk servicenämnd
- Tillväxt Motala
- Region Östergötland
- Östgötatrafiken
- Länsstyrelsen Östergötland
- Trafikverket
- Linköpings kommun
- Vadstena kommun
- Mjölby kommun
- Askersunds kommun
- Region Örebro Län
- Vätternrundan

- Bostadsstiftelsen Platen

### **Koppling till resultatmål**

Resultatmål 3: Motala växer

Resultatmål 5: Miljömässigt hållbar tillväxt

Resultatmål 7: Hela Motala ska leva

Resultatmål 13: Ett jämlikt Motala

### **Beslutsunderlag**

Trafik- och mobilitetsplan för Motala kommun Remissversion

### **Beslut skickas till**

Trafik- och mobilitetsstrateg för verkställighet

Hanna Hammarlund  
Verksamhetschef

Peter Ingesson  
Kommunchef



# Trafik- och mobilitetsplan Remissversion

Motala kommun

Gäller fr.o.m.

Dokumentansvarig: Trafik- och mobilitetsstrateg Thommy Lindholm  
vid Gemensam ledningsförvaltning, enhet Strategisk  
samhällsplanering



**Beslutsinstans:**

**Datum:**

**Revidering:** 0

**Informationsklassning:** Ange enligt (exempel K1, R2, T3, S4)

**Diarienummer:**

**Paragraf:**

**Reviderande instans**

**Beslutsinstans:**

**Datum:**

**Diarienummer:**

**Paragraf:**

## Innehållsförteckning

Bakgrund .....	2
Syfte .....	2
Avgränsning .....	3
Planens aktualitetsperiod .....	3
Globala och nationella mål .....	4
Agenda 2030 .....	4
Nollvisionen .....	5
Mål för framtidens resor och transporter .....	5
Barnkonventionen .....	6
Regionala mål .....	6
Regional cykelstrategi för Östergötland .....	6
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018–2029 Östergötlands län .....	6
Kommunala mål och styrdokument .....	7
Översiktsplan Motala kommun 2040 .....	7
Lokalt utvecklingsprogram .....	7
Motala Cykelplan 2016–2030 .....	7
Riktlinjer för parkering i Motala kommun .....	7
Riktlinjer för säkra skolvägar .....	7
Hur reser Motalabor idag? .....	8
Framtidens Motala .....	12
Vision och mål 2040 .....	14
Målbilder .....	15
Trafikstrategi .....	19
Gång .....	19
Strategi gång .....	19
Cykel .....	20
Strategi cykel .....	20
Kollektivtrafik .....	21
Strategi kollektivtrafik .....	22
Transporter .....	23
Strategi transporter .....	23
Bil .....	23
Strategi bil .....	24
Sjötrafik .....	24
Strategi Sjötrafik .....	24
Mobilitet och hållbart resande .....	25
Laddinfrastruktur .....	26
Parkering .....	27
Markanvisningar .....	29
Genomförande och ansvarsfördelning .....	30
Fördjupad trafikplan .....	30
Referenser .....	31



# Inledning

## Bakgrund

Motala kommun växer och förändras. Hur kommunen väljer att planera, prioritera och utföra insatser för att uppnå en effektiv och ändamålsenlig trafiksituation behöver ses över för att ge underlag för en hållbar samhällsutveckling. För att leva upp till målbilden i Översiktsplan för Motala kommun 2040 krävs det kommunala styrdokument och kunskapsunderlag som tydliggör för hur kommunens tjänstepersoner och politik ska besluta, planera och genomföra åtgärder kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor.

## Syfte

Trafik- och mobilitetsplanen ska redovisa strategier för en hållbar samhällsutveckling med fokus på trafik och mobilitet. Planen ska tydliggöra för tjänstepersoner, förtroendevalda, näringsliv samt medborgare hur den fortsatta utvecklingen av trafik- och mobilitetsfrågor ska behandlas till år 2040. Planen beskriver övergripande strategiska mål och visioner kopplat till trafik- och mobilitetsfrågor och redogör för hur den kommunala planeringen kan bidra till ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Motala kommun där hållbara resor och mobilitetstjänster får en tydligare plats i stadsrummet och i människors vardag.

Trafik- och mobilitetsplanen ska ligga som grund för att ta fram en fördjupad trafikplan för Motala stad. Syftet med den fördjupade trafikplanen är att fastställa åtgärder och insatser för att leva upp till uppsatta mål och visioner, samt möta de utmaningar och strategier som beskrivs i trafik- och mobilitetsplanen. Den fördjupade trafikplanen tas fram när trafik- och mobilitetsplanen är antagen.

## Avgränsning

Trafik- och mobilitetsplanen för Motala kommun kan beröra hela kommunen eller specifikt Motala stad. Det som i dokumentet benämns som staden eller Motala syftar till Motala tätort. När något berör hela kommunen benämns detta som Motala kommun i texten. Trafik- och mobilitetsplanen har samma geografiska avgränsning som *Översiktsplan för Motala kommun 2040*. Motala tätorts avgränsning kan ändras i och med översiktsplanens genomförande vilket kan påverka avgränsningen för trafik- och mobilitetsplanen.



Figur 1 Visar den geografiska avgränsningen för Motala tätort 2022 (Översiktsplan för Motala kommun 2040)

## Planens aktualitetsperiod

Trafik- och mobilitetsplanen ska uppdateras i samband med att Översiktsplanen ses över, alternativt när större förändringar påverkar planens innehåll avsevärt. Vilka förändringar som kan påverka Trafik- och mobilitetsplanens innehåll bedöms av Strategisk samhällsplanering. Eventuella förändringar godkänns av Kommunstyrelsen. Trafik- och mobilitetsplanen antas av kommunfullmäktige.

# Globala och nationella mål

## Agenda 2030

Motala kommun arbetar för hållbarhet i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Målet är att skapa goda och attraktiva livsmiljöer för dem som bor, verkar och besöker kommunen. I september 2015 antog världens stats- och regeringschefer en agenda för hållbar utveckling. Agenda 2030 består av 17 globala mål enligt nedan som är odelbara och som syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar och skapa fredliga och trygga samhällen. Det yttersta målet med hållbar utveckling är att ge kommande generationer samma goda förutsättningar och möjligheter att utvecklas som tidigare generationer haft.

Flera av de globala målen i Agenda 2030 kopplar till en hållbar stadsutveckling med fokus på trafik och mobilitet. Trafik- och mobilitetsplanen bidrar framförallt till att öka kommunens måluppfyllnad i mål 3 – God hälsa och välbefinnande, mål 10 – Minskad Ojämlikhet och mål 11 – Hållbara städer och samhällen.



Figur 2 Visar de 17 globala mål för hållbar utveckling

Under respektive globalt mål finns delmål där Trafik- och mobilitetsplanen syftar till att uppfylla;

**DELMÅL 3-6**



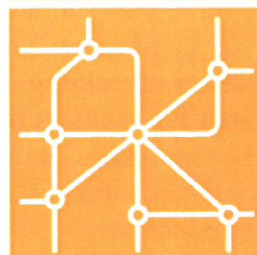
MINSKA ANTALET DÖDSFALL OCH SKADOR I VÄGTRAFIKEN

**DELMÅL 10-2**



FRÄMJA SOCIAL, EKONOMISK OCH POLITISK INKLUDERING

**DELMÅL 11-A**



FRÄMJA NATIONELL OCH REGIONAL UTVECKLINGSPLANERING

**DELMÅL 11-2**



TILLGÄNGLIGGÖR HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEM FÖR ALLA

**DELMÅL 11-3**



INKLUDERANDE OCH HÅLLBAR URBANISERING

**DELMÅL 11-6**



MINSKA STÄDERS MILJÖPÅVERKAN

## Nollvisionen

Riksdagen fattade 1997 beslut om nollvisionen, det vill säga visionen om ett framtida vägtransportsystem som inte hotar människors liv och hälsa. Nollvisionen sätter personskadorna i fokus men accepterar att olyckor sker. Detta innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste inriktas på att minska personskadorna. Med hjälp av Strada kan väghållarna få en bra överblick var insatser ger störst effekt och därmed minska antalet personskador. Strada (*Swedish Traffic Accident Data Acquisition*) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Strada bygger på uppgifter från polis och sjukvård.

I februari 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten till 2030. Målet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras från 266 (baserat på ett medelvärde 2017–2019) till max 133 omkomna år 2030. För allvarligt skadade sattes målet till en minskning med minst 25 procent till år 2030.

## Mål för framtidens resor och transporter

Nationella transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "*Mål för framtidens resor och transporter*" (prop 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Trafik- och mobilitetsplanen för Motala kommun ska leda till att propositionen uppfylls.

- **Funktionsmålet (tillgänglighet)**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- **Hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa)**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

## **Barnkonventionen**

Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer. Sedan 1990 är barnkonventionen ratificerad i Sverige. 1 januari 2020 blev den en del av svensk lagstiftning. Ur konventionens perspektiv är man barn upp till 18 års ålder. Syftet är att barns rättigheter ska uppmärksammas och respekteras i högre grad. Trafikrelaterade frågor kan ha stor inverkan på barns möjlighet att röra sig i samhället obehindrat. Motala kommun ska arbeta för att barns perspektiv tas i beaktning i samhällsbyggnadsprocessen.

## **Regionala mål**

### **Regional cykelstrategi för Östergötland**

Region Östergötland tog 2017 fram en regional cykelstrategi för Östergötland. För att nå en måluppfyllelse om en ökad andel cykling krävs en intensifierad prioritering av insatser i samhällsplaneringen som främjar cykling. För att genomföra denna planering krävs i många avseenden mer kunskap om cykling på nationell, regional och lokal nivå. Målet med den regionala cykelstrategin är att skapa mer och säkrare cykeltrafik i Östergötland. Strategin ska öka förutsättningarna för arbetspendling, skolresor och att nå allmän service/fritidsaktiviteter med cykel, men även förbättra kopplingen mellan cykelnätet och kollektivtrafikens bytespunkter.

### **Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018–2029 Östergötlands län**

Regeringen har uppdragit (rskr. 2016/17:101) åt Region Östergötland att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 i Östergötlands län. Länsplanen för Östergötlands län innehåller åtgärder som utvecklar den regionala infrastrukturen i form av kollektivtrafikåtgärder, höjda vägstandarder och cykelvägar utmed statligt vägnät, samt genom medfinansiering av kollektivtrafik-, miljö-, gång- och cykelåtgärder utmed kommunalt vägnät.

# Kommunala mål och styrdokument

## Översiktsplan Motala kommun 2040

*Översiktsplan för Motala kommun 2040* beskriver målbilden om ett Motala som konsekvent utvecklat sjöstadens attraktionskraft i samverkan med lokalsamhället och uppnått både tillväxtnål och klimatneutralitet. Motala har ökat till ca 50 000 invånare år 2040 med en befolkningstillväxt i alla kommunens delar där Motala tätort har ca 36 000 invånare. Förtätning med fler boende i Motala tätort har inneburit att servicenivån för den lokala kollektivtrafiken stärkts. Motala har även tagit positionen som en av landets främsta cykelkommuner där mer hållbara sätt att resa ska öka så förflyttningar med hjälp av bil minskas. Byten mellan olika färd sätt ska underlättas där mobilitetstjänster bör implementeras.

## Lokalt utvecklingsprogram

Lokalt utvecklingsprogram, även benämnt Lup, beskriver den politiska inriktning med prioriterade områden och tillhörande resultatmål som styr den kommunala verksamheten.

## Motala Cykelplan 2016–2030

*Motala Cykelplan 2016–2030* togs fram för att skapa förutsättningar att göra Motala till en tillgänglig cykelstad där visionen är att hälften av kommunens invånare använder cykeln som det primära färdmedlet. Cykelplanen beskriver cykelns plats i stadsrummet där den bör behandlas som ett eget trafikslag jämställt med gång, kollektivtrafik och bil. Motala cykelplan 2016–2030 är en viktig del i arbetet med att främja hållbara resor där trafik- och mobilitetsplanen finns som ytterligare stöd vid genomförandet av Cykelplanen.

## Riktlinjer för parkering i Motala kommun

Parkeringsriktlinjen konkretiserar intentionerna i Motalas parkeringspolicy och beskriver metoder och verktyg för att uppnå dem. Riktlinjen används vid strategisk planering samt vid handläggning av detaljplaner och bygglov. Riktlinjen ska verka för att skapa ett effektivt och ändamålsenligt utbud av parkeringar i Motala med hänsyn till efterfrågan, klimat, miljö, hälsa, kostnader och ansvar.

## Riktlinjer för säkra skolvägar

Motala kommun har antagit Riktlinjer för säkra skolvägar (2022). Syftet med riktlinjerna är att miljöerna i skolans närhet blir mer trygga för barn och ungdomar att vistas i. Riktlinjerna ska säkerställa att barnens väg till skolan sker på ett tryggt och säkert sätt vilket leder till att andelen resor som sker med bil till och från skolan minskar. Riktlinjerna ska vara ett hjälpmedel och ses som användbara i den kommunala planeringen av skolområden, samtidigt som skolorna ska finna riktlinjerna användbara i dagliga verksamheten.

## Hur reser Motalabor idag?

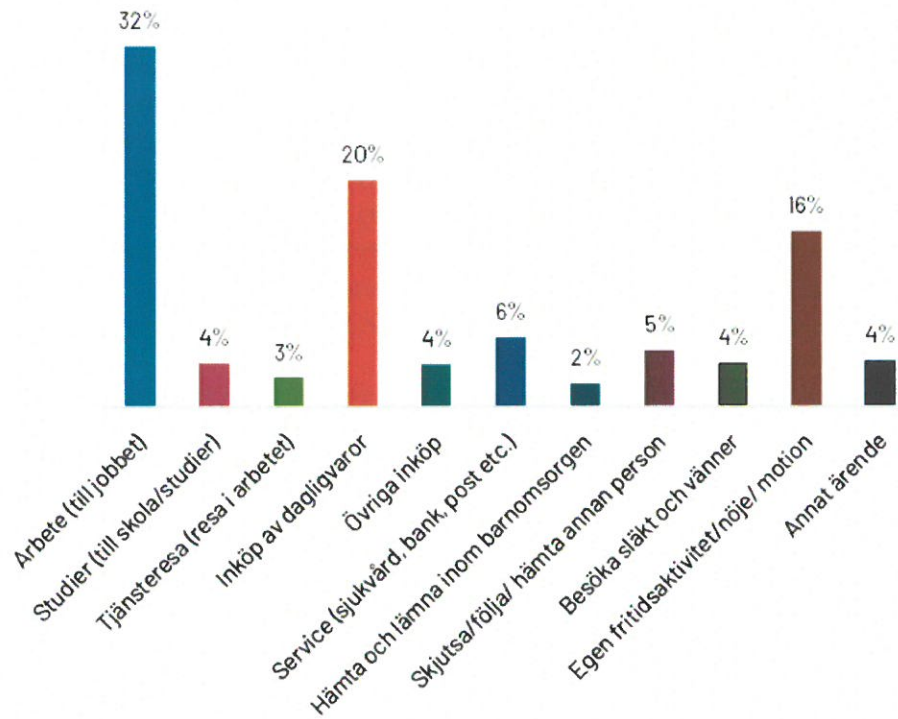
Att förstå människors sätt att resa på och varför vissa färdmedel används är ett av de viktigaste underlagen för att kunna genomföra en hållbar samhällsplanering som uppfyller människors önskemål och behov. Att se hur människor reser i vardagen skapar ökade möjligheter att kunna påverka människors sätt att resa, detta genom att arbeta för att minimera upplevda brister och hinder hos respektive färd sätt.

Motala kommun har under perioden februari 2022 – maj 2022 genomfört resevaneundersökningar i Motala och Borensberg. Resevaneundersökningen ger kommunen en ökad förståelse för människors sätt att resa och varför fördelningen mellan olika färd sätt ser ut som den gör. Totalt svarade cirka 1800 personer på enkäten som bestod av en del obligatoriska och en del valfria frågor.

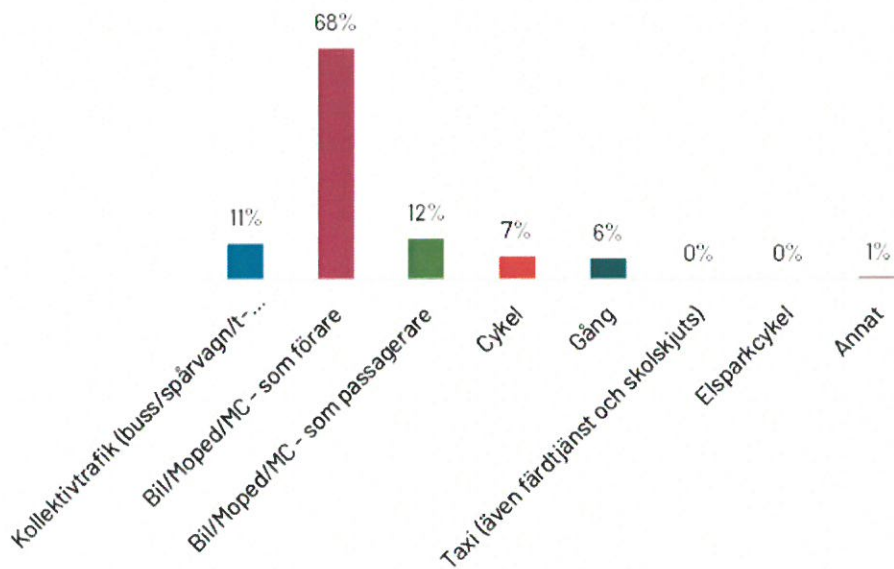
Motala kommun har som mål att genomföra resevaneundersökningar var femte år eller när behov identifieras. Framtida resevaneundersökningar ställs då i jämförelse med resultatet från 2022 som presenteras i detta dokument, för att kunna se utvecklingen över tid.

En stor andel av de dagliga resorna som genomförs i Motala kommun går till arbetsplatser eller till dagligvaruhandeln. 52% anger att deras ärende för den senaste resan var antingen till arbetet eller till dagligvaruhandel. En andel anger också fritidsaktiviteter som en målpunkt under den senaste resan. Denna fördelning mellan olika destinationer/ärenden skapar en bild över att Motala kommuns trafiknät påverkas särskilt under tider då människor vanligtvis åker till och från sitt arbete, eller för att besöka dagligvaruhandel. En stor andel anger också att den senaste resan gjordes i den privata bilen som förare. 68% anger att bilen var det primära färd sättet under den senaste resan som genomfördes. Bara 12% angav att man åkte i bilen som passagerare. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät skapar möjligheter för människor att genomföra sina resor hållbart där över 30 000 människor har mindre än 3km till centrala Motala. Samtidigt så anger endast 7% att man cyklade den senaste resan, medans 6% angav att man gick. Inköp som sker via dagligvaruhandeln kan ofta vara utrymmeskrävande vilket gör det naturligt att bilen blir det primära färd sättet. Samtidigt så har den största andelen angivit att resan till arbetet är den primära destinationen när man gjorde den senaste resan i den privata bilen.

Vilket var ditt ärende med resan du gjorde igår?  
(Hemresa exkluderat)



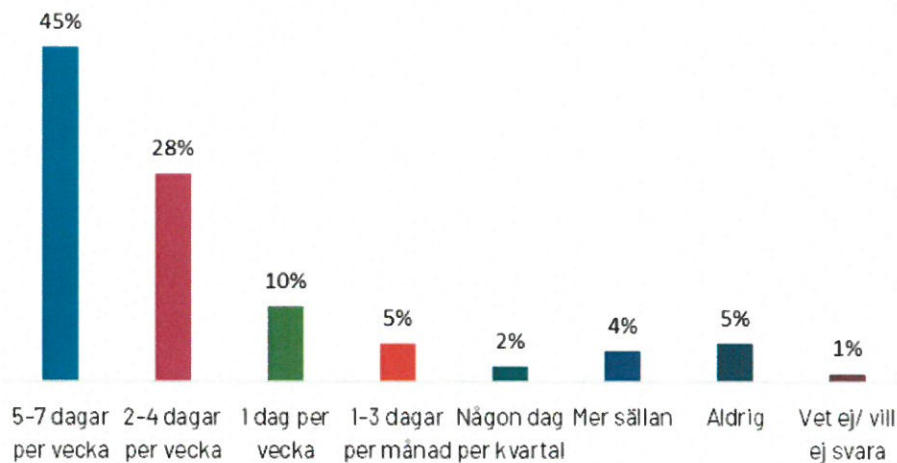
När du igår gjorde denna resa - vilka färdmedel använde du då?



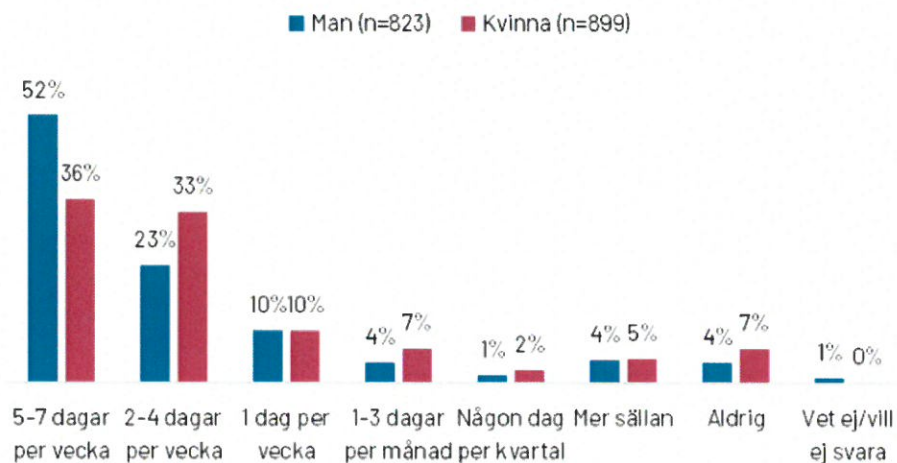


Det är inte bara den senaste resan som människor anger skedde med den privata bilen. 45% av respondenterna angav att man åker bil 5–7 dagar per vecka, och 28% angav 2–4 dagar per vecka. Samtidigt visar resultatet att män väljer i större utsträckning att resa med bilen framför andra färdssätt. Detta är en trend som inte är unik för Motala kommun, utan går i linje med det nationella snittet. Att 45% män anger att man åker bil 5–7 dagar per vecka är dock cirka 10% högre än det nationella genomsnittet.

### Hur ofta åker du med bil?



### Hur ofta åker du med bil?

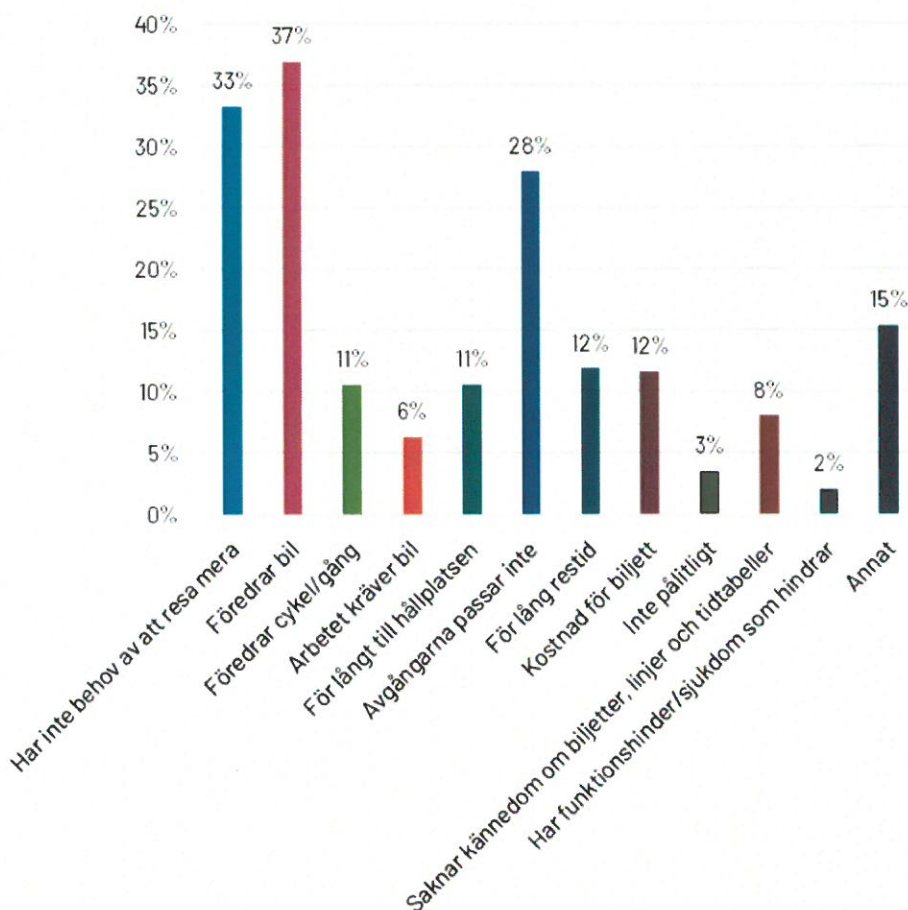


Östgötatrafiken ansvarar för stadstrafiken i Motala och består i dag av 8 olika linjer samt en servicelinje. Av de åtta linjerna är det fem linjer som trafikeras dagtid. 2019 reste ca 1 260 000 med stadstrafiken i Motala. 2024 förändras linjesystemet i Motala, vilket innebär fem linjer i Motala stadstrafik istället för dagens åtta. När frågan om hur ofta du reser med Östgötatrafiken ställdes till respondenterna, svarade endast 9% att man använder kollektivtrafiken som färdmedel 5–7 dagar per vecka. 64% anger att man aldrig eller mer sällan väljer att resa med kollektivtrafiken.

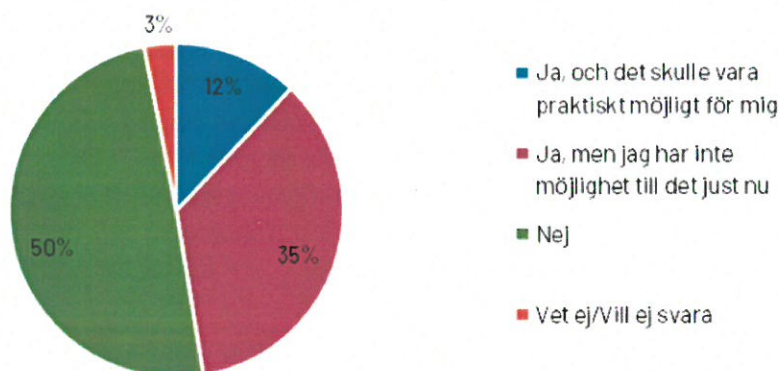
Många Motalabor väljer i större utsträckning den privata bilen framför andra färdssätt som exempelvis kollektivtrafik. Många anger att man föredrar bilen som färdssätt och att det gör att behovet av att kollektivt inte finns för respondenten. Samtidigt anger 28% att de upplever som att avgångarna inte passar. Det finns även andelar som menar att de väljer

bort kollektivtrafiken för att kostanden för biljett är för hög och att resan tar för lång tid att genomföra. En stor andel av respondenterna anger att man inte övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer framför den privata bilen. 50% anger att kollektivtrafik inte är ett alternativ som man övervägt, medans 35% anger att möjligheten till att nyttja kollektivtrafiken inte finns men att man är positivt inställd till att åka

### Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med bolaget?

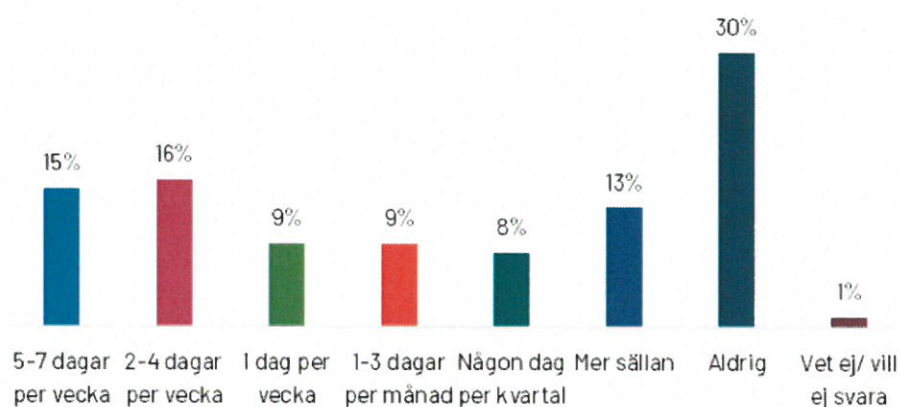


### Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?

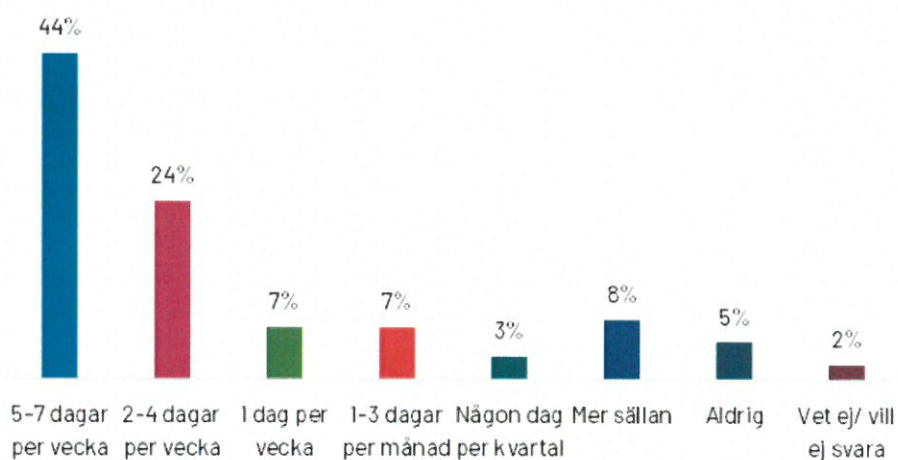


Motalas koncentrerade stadskärna och de väl utbyggda gång och cykelvägarna skapar goda möjligheter till att färdmedlen ska nyttjas i stor utsträckning i vardagen. När respondenterna fick mer specifika frågor kring sina resvanor kopplat till gång och cykel visar resultatet att 44% använder gång som färdmedel 5-7 dagar i veckan, vilket ligger strax under det nationella genomsnittet på 46%. Resultatet visar också att andelen som väljer cykel som färdmedel 5-7 dagar i veckan ligger strax över det nationella snittet på 11%. 15% av respondenterna i Motala kommun svarar att det nyttjar cykeln 5-7 dagar i veckan. Dock visar resultatet att 30% aldrig använder cykeln som färdmedel i vardagen. De goda möjligheterna för gång och cyklisterna att ta sig fram i Motala stad bör leda till att en större andel ser cykeln som ett attraktivt färdmedel, men här krävs fler kommunala insatser för att lyfta cykelns värde.

### Hur ofta använder du cykel/el-cykel som färdmedel?

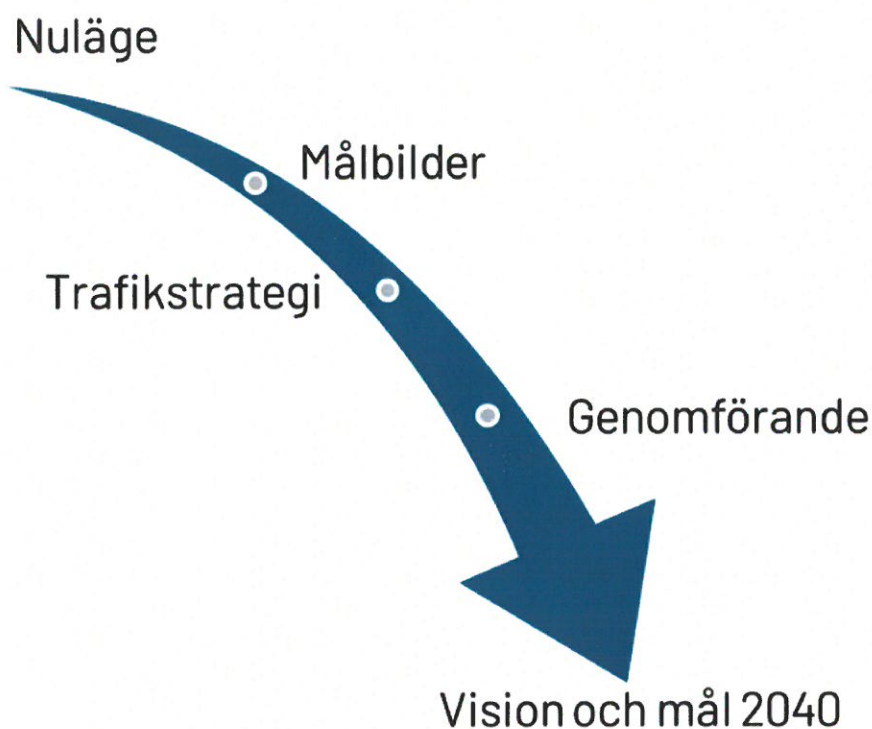


### Hur ofta använder du gång som färdmedel?



# Framtidens Motala

Hur människor i framtiden väljer att förflytta sig i samhället är svårt att förutspå. Men hur kommuner väljer att strategiskt arbeta med trafikrelaterade frågor i samhällsplaneringen kan ha stor inverkan på utfallet. Resultatet från resvanundersökningen som presenteras under *Hur reser Motalabor idag?* ger Motala kommun bra kunskap kring hur förutsättningarna ser ut idag och vart insatser bör riktas för att leva upp till de vision och mål som nedan beskrivs. Vision och mål tar sikte på år 2040 där en framtidsbild av Motala kommun presenteras. Framtidsbilden uppnås genom att uppfylla uppsatta målbilder (sida 14–17) i kombination med ett aktivt arbete kring trafikstrategierna som presenteras på sida 18.



*Figur 3 Visar arbetsflödet från nuläge till genomförande*

## Vision och mål 2040

Motala kommun år 2040 är en av landets främsta cykelkommuner där arbetet genomsyras av en vision som strävar efter att förflyttningar med hjälp av bil minskas och färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar. Motala växer genom att nya områden, förtätning och omvandling av befintlig bebyggelse där centrumkärnan har fått mer bostäder samt privat och offentlig service vilket stärker underlaget för handel, fik och restauranger. I takt med utvecklingen av Motala ligger stort fokus på att skapa bättre förutsättningar för mobilitetstjänster och hållbart resande. Delningstjänster för cykel och bil har blivit populärare vilket gör att människor upplever det som enkelt att välja mellan sätt att transportera sig på i staden. Bra låsmöjligheter för cykel finns i staden där cykelgarage har uppförts centralt vilket har ökat antalet människor som väljer att resa med cykel.

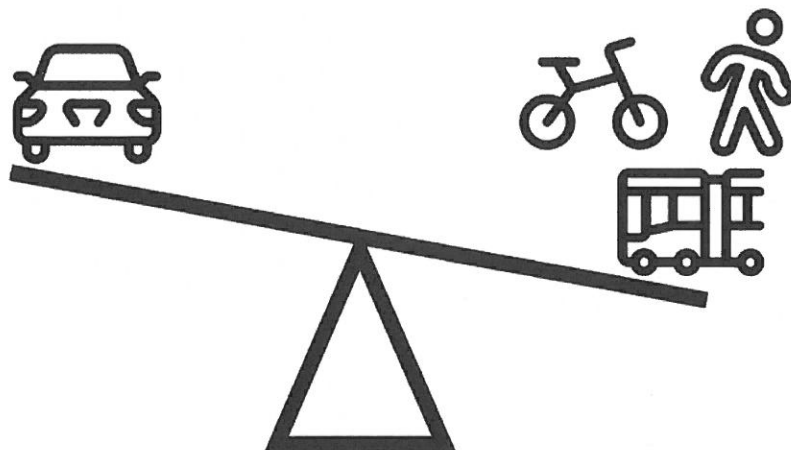
En utveckling av gång- och cykelstråken har skett vilket bidragit till att den upplevda tryggheten och attraktiviteten ökat. Utvecklingen har även skapat bättre koppling mellan större kollektivtrafikhållplatser och gång- och cykelvägar vilket gjort att byten av färdmedel har underlättats och att "Hela resan"-perspektivet stärkts.

Motala kommun har tagit steg framåt i utvecklingen av mobilitetstjänster vilket har bidragit till att andelen som förflyttar sig via gång-, cykel- och kollektivtrafik ökat. Motala kommun har fortsatt att utveckla parkeringsriktlinjerna något som har bidragit till att externa aktörer vågat satsa mer på mobilitetstjänster och hållbara resealternativ. I kommunala markanvisningar tar Motala kommun tydligare ståndpunkt i frågan kring mobilitet och hållbart resande där dessa är en naturlig del av genomförandet. Hållbart resande i kombination med en miljöanpassad biltrafik där trafikstrukturen är utformad efter människan och staden har gjort Motala kommun till en av landets främsta kommuner i arbetet med hållbart resande. Bilens plats i samhället är fortsatt viktig och Motala kommun har arbetat med att skapa attraktiva miljöer för olika färsätt att samverka i.

## Målbilder

För att leva upp till trafik- och mobilitetsplanens innehåll har 5 målbilder tagits fram.

### 1. Prioriteringsmodell för olika trafikslag i samhällsplaneringen



Genom att prioritera hållbara resealternativ som gång, cykel och kollektivtrafik i planarbetet skapas bättre förutsättningar för mer yteffektiva trafikslag, där bilens plats i rummet inte är överordnad, men fortsatt viktig.

Människor ställer allt högre krav på samhällsplaneringen och hur den påverkar vårt sätt att förflytta sig, där bättre framkomlighet och tillgänglighet i staden naturligt skapar goda förutsättningar för hållbara resor. Ett samhälle ska vara tillgängligt för alla oavsett förmåga, och där har samhällsplaneringen en avgörande roll. Tillgänglighet möjliggörs genom att skapa förutsättningar för människor att enkelt och smidigt kunna röra sig obehindrat. Men för att uppnå detta behöver en tydligare prioritering ske i det kommunala planeringsarbetet. Att planerna staden utifrån bilens behov skapar utmaningar kopplat till ökat markanspråk, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet. Det är därmed viktigt att planeringsarbetet utgår från människan och dess behov, och inte bilen som fordon. Fortsätter arbetet att i första hand utgå från bilens behov blir det svårare att få människor att välja andra sätt att resa på, då vägutrymmet för bilen fortsatt blir dominerande i gatustrukturen. För att Motala kommun ska kunna uppfylla kommunala, regionala och nationella mål kring miljö, social och ekonomisk hållbarhet, behöver en förändring ske i hur olika trafikslag prioriteras i planprocessen. Det är dock fortsatt viktigt att bilens får plats i samhällsplaneringen då färdmedlet väntas även i framtiden vara det primära färdmedlet för människor. De fossila drivmedlen håller på att ersättas av fossilfria alternativ samtidigt som andelen eldrivna fordon fortsätter att öka vilket gör att bilens miljöpåverkan i framtiden kan förväntas gå ner.

Denna målbild mäts inte utan visar inriktning och prioritering för samhällsplaneringen i Motala kommun. Trafikstrategin som redovisas på sidan 18 används för att uppfylla prioriteringsmodellen för respektive trafikslag.

## 2. Ett jämlikt trafiksystem

Alla kommuninvånare i Motala kommun ska ges förutsättningar att förflytta sig på ett enkelt sätt. Samhällsplaneringen ska underlätta för alla, oavsett bakgrund, ålder eller kön, att ta del av samhället. Tillgången till bil eller körkort ska inte vara avgörande för människor att kunna röra sig i kommunen. Att arbeta för ett mer jämställt trafiksystem i Motala kommun är viktigt för att göra samhället tillgängligt för alla. Att män i större utsträckning kör bil än kvinnor innebär också att dagens trafiksystem gör kommunen och regionens utbud generellt sett mer tillgängligt för män än för kvinnor. Då kvinnor i större utsträckning väljer gång, cykel eller kollektivtrafik i jämförelse med män, gör att ett främjande arbete för andra färdmedel än bilen, även skapar ett mer jämställt och tillgängligt samhälle för alla.

Samhällsplaneringen bör i större utsträckning ta hänsyn till barns behov av att kunna förflytta sig tryggt och säkert i samhället. Motala kommun tog 2022 fram riktlinjer för säkra skolvägar med fokus på att barn i kommunen ska tryggt kunna ta sig till skolan. Föräldrar skjutsar i större utsträckning sina barn till skolan vilket skapar försämrade miljöer för barn att vistas i då trafiksituationen försvåras vilket leder till minskad känsla av trygghet för barn.

Personer med funktionsvariation och äldre är beroende av en tillgänglig och säker utformning av stadsmiljön och kommunen gator. Utformningen ska göra så att alla tryggt och säkert kan röra sig i samhället, oavsett ålder, kön eller fysisk och mental förmåga. Alla människor ska kunna orientera sig för att behålla en självständig mobilitet vilket leder till en ökad livskvalitet. Att säkra framkomligheten för alla färdmedel inkluderar även färdtjänst och särskild kollektivtrafik som är extra betydelsefull för äldre och personer med funktionsvariationer.

Denna målbild mäts inte utan visar inriktning och prioritering för samhällsplaneringen i Motala kommun.

## 3. Andelen som reser med gång, cykel och kollektivtrafik ökar och andelen som reser med den personliga bilen minskar.

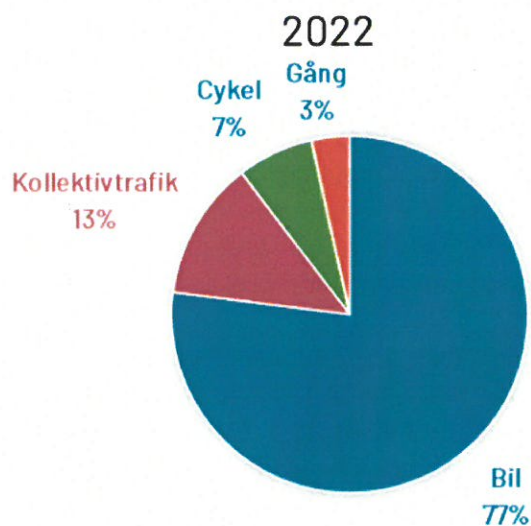
Hur kommunen väljer att utforma och planera trafiksystemet och stadsmiljön påverkar hur människor väljer att resa och förflytta sig. För att Motala kommun ska nå upp till lokala, regionala och nationella mål kring miljö och hållbart resande behöver de fysiska förutsättningarna spegla en hållbar och attraktiv utveckling. Ett kvitto på hur Motala kommun lyckats med detta arbete blir tydligt i fördelningen mellan olika färdmedel. Målbilden som redovisas nedan visar det huvudsakliga färdmedlet under den senaste resan som den tillfrågade genomförde. Frågan besvarades av 1128 respondenter i Motala och Borensberg. Utifrån dessa förutsättningar har en målbild tagits fram till år 2040, där Översiktsplan för Motala kommun 2040 är grunden.

För att bidra till mer hållbart resande behöver andra färdmedel prioriteras i högre grad i den kommunala samhällsplaneringen, vilket innebär att bilens andel i gaturummet blir mindre. Med mål år 2040 ska en sundare fördelning mellan olika färdmedel finnas i Motala kommun. Målet för Motala kommun år 2040 är att kollektivtrafiken och cykeln tagit andelar av bilen. Förutsättningarna för en ökad andel hållbara resealternativ är väldigt goda i Motala kommun där de geografiska avstånd i främst våra större tätorter Motala och Borensberg är mindre. Motala stads väl utbyggda cykel och gångstråk skapar en sammankopplad stad där alla stadens delar går att nå via gång och cykel. Samtidigt arbetar Motala kommun med att öka kopplingen mellan kollektivtrafiken och gång- och cykelstråken: En omdaning av Motalas större huvudleder för bil skapar nya möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik att få en större del av gaturummet vilket har potential att leda till att fler människor ser dessa färdmedel som mer attraktiva transportsätt än den privata bilen.

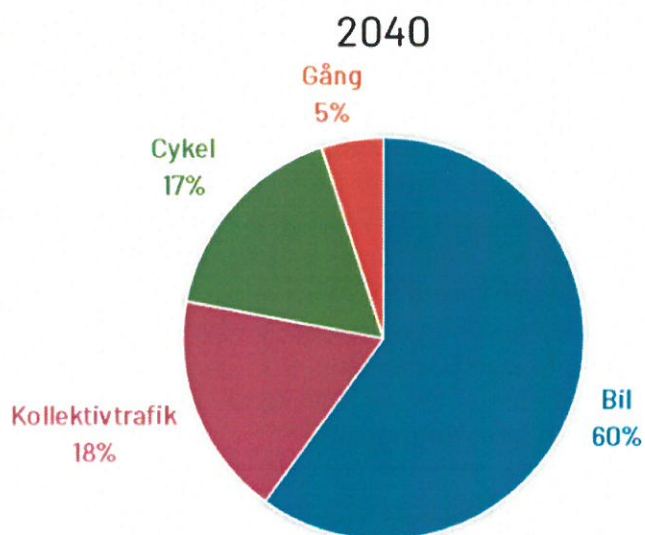
Insatser som fokuserar på mjuka åtgärder och beteendeförändringar hos människor är också en viktig del för att uppnå fördelningen mellan färdställen till år 2040.

Mätning av målbilden ska ske genom en resevaneundersökning med 5 års mellanrum fram till år 2040 för att se aktuell fördelning.

### FÄRDMEDELSANDEL (%)



### FÄRDMEDELSANDEL (%)





4. **Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.**

Motala kommun strävar efter en nollvision som innebär att alla människor, oavsett färdmedel, ska kunna vistas i gatulivet utan att riskera att dödas eller skadas allvarligt.

Utgångspunkten i planeringen av gaturummet ska alltid vara med människors säkerhet och trygghet i fokus. För att bidra till att nollvisionen uppnås har bilisterna en avgörande roll där sättet att framföra fordonet påverkar framkomligheten och säkerheten för gång och cyklist. Den kommunala samhällsplaneringen ska bidra till att minska bilens påverkan på boende, gående och cyklisters säkerhet och livskvalitet.

Målbilden baseras och kan mätas över tid med data från olycksdatabasen Strada.

5. **Miljö och klimat**

Hur trafiksystemet planeras har stor påverkan på miljö och klimat där luftföroreningar, buller, försurning och barriäreffekter har en negativ påverkan på miljön och klimatet. Men hur trafiksystemet planeras har i slutändan en stor påverkan på oss människor där en negativ miljöpåverkan skapar negativa effekter på livsmiljön och hälsan. Motala kommun har ett viktigt uppdrag att säkerställa att kommunen bidrar till att minska miljö och klimatpåverkan, detta säkerställs exempelvis genom en samhällsplanering som inkluderar klimat och miljöfrågor tidigt i arbetet.

I Östergötland står transportsektorn för en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen, vilket är samma nivå som i resten av Sverige. För att nå det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och en 70 procents utsläppsminskning jämfört med 2010 krävs en ökad omställningstakt och betydande insatser inom flera områden. Högre andel förnybara drivmedel, ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva och fossilbränslefria fordon är några av dessa insatser.

**Mätbart ställningstagande:** År 2030 ska växthusgasutsläppen från transporter i Motala kommun vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010. *(Nuläge år 2020: minskning med 34,4 procent jämfört med år 2010).*

# Trafikstrategi

Trafik- och mobilitetsplanen formulerar mål och visioner för hur Motala kommun ska hantera olika färdstätt i samhällsplaneringen. Alla färdstätt har sina egna förutsättningar vilket ställer krav på att dessa tas i beaktning. För att möta den framtida samhällsplaneringen och den förändrade färdmedelsfördelningen måste gator och stråk utformas på ett sätt som bidrar till att skapa en mer tillgänglig och attraktiv stad. För att uppnå detta måste ett helhetsgrepp tas där hela-resan-perspektivet är avgörande för att skapa rätta förutsättningar.

Respektive färdstätt redovisas nedan med en inledande vision och målbild för hur färdstättet ska hanteras i den kommunala samhällsplaneringen. Avslutningsvis redovisas strategier och inriktning för respektive färdstätt som ska underlätta prioriteringar i samhällsplaneringen.

## Gång

En resa har sin naturliga början och slut till fots, oavsett om det är till bilen, cykeln eller hållplatsen. För att skapa förutsättningar till hållbart resande bör därmed planeringen alltid börja med gångtrafiken i fokus, då övriga färdstätt påverkas av människors sätt att börja och avsluta sina resor. I översiktsplan för Motala kommun 2040 finns det utpekade mål om att andelen resor som görs med den personliga bilen ska minska för att lämna plats för mer hållbara resealternativ. Gångtrafiken har därför en betydande inverkan på hur det framtida resandet sker. Men för att skapa bra förutsättningar för människor att välja bort korta resor med den privata bilen och istället gå, behövs trygga och attraktiva utemiljöer.

En avgörande faktor för att en resa helt och hållet ska ske till fots är avståndet där små avståndsförändringar eller hinder oftast leder till att människor väljer andra färdstätt. Detta skapar stora behov av genhet hos gående där det kommunala gångnätet måste utformas så avståndet upplevs som det kortast möjliga. Hinder längs gångstråk påverkas ofta av hur den fysiska miljön är utformad för övriga färdstätt där exempelvis trafikleder och järnvägar skapar stora barriärer. Det är därför viktigt att större stråk i staden planeras på ett sätt så antalet barriärer minskar vilket leder till färre tvingande stopp för gående. Motalas geografiska läge och de topografiska förhållandena gör att många platser kan upplevas som svårtillgängliga för gående. Detta ställer krav på att gångnätet i staden har god koppling till viktiga målpunkter för människor där en strävan efter ett sammanhållet gångnät är viktigt. Det geografiska läget av staden ställer även krav på att större gångstråk är bra sammankopplade med hållplatser för kollektivtrafik. Gångnätet i Motala löper oftast parallellt med stadens cykelvägar vilket skapar behov om en tydlig separering längs huvudstråken.

Den upplevda säkerheten hos gående påverkar också den kommunala planeringen där drift och underhåll av gångvägar har stor inverkan på om människor väljer att förflytta sig till fots eller ej. Det löpande underhållet av större stråk måste därför prioriteras högre där den upplevda säkerheten är extra viktig för de gående, särskilt bland äldre, människor med funktionsvariation och barn.

### Strategi gång

- **Arbeta för att minska fysiska barriärer på gångstråk**

Vid planering av större gångstråk ska utformningen av stråket prioriteras och leda till att fysiska hinder minskas så den upplevda genheten blir stor.

- **Arbeta för ett sammanhållet gång- och cykelnät**

Motala kommun ska verka för att utformningen av gångstråk skapar goda kopplingar till viktiga målpunkter för människor där en strävan efter ett sammanhållet gång- och cykelnät är viktigt.

- **Arbeta för att större gångstråk ska vara bra sammankopplade med hållplatser för kollektivtrafik**

Att stärka hela resan-perspektivet är avgörande för att fler ska välja att resa hållbart. Motala kommun ska verka för att kollektivtrafikhållplatser ska kännas lättillgängliga och säkra för gångtrafikanter.

- **Prioritera drift och underhåll av större gångstråk**

Drift och underhåll av gångvägar och stråk ska prioriteras för att höja den upplevda säkerheten.

## Cykel

Cykeln som färdmedel hjälper människor dagligen att nå sina hållpunkter på ett effektivt och självständigt sätt. Att cykla skapar en känsla av frihet och bidrar till fysisk aktivitet som förbättrar hälsan. Motala har under många år varit förknippat med cykeln. Varje år anordnas Vätternrundan med startskottet i Motala stad, vilket bidrar till att skapa en bild av att Motala är en cykelstad. 2016 antogs Motala Cykelplan 2016-2030 med det tydliga målet att få fler att välja cykeln som det primära färdmedlet. Men för att leva upp till denna vision måste den fysiska planeringen skapa förutsättningarna. Investeringar i cykelinfrastruktur bidrar till samhällsekonomiska vinster där kortare bilresor i större utsträckning ersätts av cykeln. En samhällsplanering som skapar större utrymme för cykeln att ta sig fram i stadsbilden, bidrar också till att skapa attraktiva och hållbara tätorter. Cykeln behöver därför vara ett prioriterat färdmedel i kommunala planarbeten där färdmedlets egna förutsättningar och behov tidigt identifieras i arbetet. Cykeln är en viktig pjäs i hela-resan-perspektivet vilket skapar behov att säkerställa att viktiga cykelstråk i samhället är sammankopplat med viktiga samhällsfunktioner, bland annat kollektivtrafik och centrala punkter. Människor som cyklar i Motala ska uppleva det som tryggt och säkert. En ökad andel cyklister leder till att högre krav ställs på hur transportsystemet utformas. Vid nya planarbeten måste ambitionen vara att skapa säkra, trygga, gena och snabba förbindelser för cykeltrafiken. Åtgärder som exempelvis säkra passager, separering av gång- och cykeltrafik från fordonstrafik, bättre drift och underhåll av cykelvägar, ökar inte bara säkerheten utan även tillgängligheten, attraktiviteten och tryggheten för cyklister. Åtgärderna bidrar också till en mer jämställd vägtrafik och ger barn, äldre och personer med funktionsnedsättning bättre förutsättningar för ett hållbart resande.

I översiktsplan för Motala kommun 2040 finns det utpekade mål att Motala ska bli en av Sveriges främsta cykelkommuner. För att åstadkomma detta behövs ett målinriktat arbete och en politiskt vilja där investeringar för att säkra en god utveckling av en hållbar transportinfrastruktur genomförs. För att cykeln ska ta en större andel i hur människor väljer att förflytta sig måste arbetet med att implementera cykelfrämjande åtgärder börja tidigt.

### Strategi cykel

- **Cykeln, ett prioriterat färdmedel i den kommunala planeringen**

Motala kommun ska verka för att cykeln som färdmedel prioriteras i den kommunala samhällsplaneringen.

- **Den upplevda tillgängligheten för cykeltrafik ska öka**

Motala kommun ska möjliggöra för fler cykelparkeringar vid viktiga mötesplatser i kommunen.

- **Fortsatt arbete med Motala Cykelplan 2016 – 2030**

Motala kommun ska fortsatt arbeta för att uppfylla Motala Cykelplan 2016 – 2030 och dess behovsanalys. Motala kommun ska verka för att revidera cykelplanen vid behov så den hålls uppdaterad och relevant. Beslut om revidering av Cykelplanen tas av Strategisk samhällsplanering.

## **Kollektivtrafik**

Ett färdmedel som har en avgörande roll i omställningen till ett mer hållbart resande är kollektivtrafiken. En fungerande kollektivtrafik är också en attraktiv kollektivtrafik, vilket leder till att människor väljer att resa med andra färdmedel framför den privata bilen.

Hur utformningen av gator och vägar ser ut har en stor påverkan på hur människor rör sig. Utformningen bidrar även till hur ett samhälle upplevs att bo, arbeta och vistas i där gaturummet oftast är begränsat vilket ställer krav på hur utrymmet fördelas mellan olika färdmedel. Den prioritering som oftast sker vid utformning av gator och vägar gör att framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken riskerar att bli sekundär. Motala stad står inför många förtätningsprojekt vilket bidrar till ökade trafikflöden, men det skapar också förutsättningar för fler att välja kollektivtrafiken som det primära färdmedlet. Men för att skapa förutsättningar så att fler väljer att resa kollektivt måste färdmedlet integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen. Frågor kopplade till kollektivtrafiken måste uppmärksammas tidigt i samhällsplaneringen, där möjligheterna är som störst att kunna planera områden med hållbart resande i fokus.

Kollektivtrafiken är en viktig del av hela-resan-perspektivet där nästan alla påbörjar sin resa till fots. Kollektivtrafiken behöver vara lättillgänglig, ha täta turer och vara snabb för att bli ett attraktivt val för Motala kommuns invånare. Men för att den påbörjade resan ska fortsätta med kollektivtrafik behöver samhälls- och kollektivtrafikplaneringen samverka för att skapa förutsättningarna. Smidiga byten mellan färdmedel krävs för att människor ska överväga färdmedlet. Det är därför av stor vikt att framtida bostads-, skol- och serviceområden planeras så det finns en tydlig koppling till kollektivtrafikens knutpunkter. Samtidigt som goda förbindelser till bra gång- och cykelvägar finns. Även vid infarterna till orter kan nya platser utvecklas för pendelparkeringar, samåkning och byten mellan färdmedel.

Planeringen av kollektivtrafiken måste även utgå från de lokala förutsättningarna som finns på en plats eller inom ett visst område. Socioekonomiska förhållanden kan exempelvis påverka människors behov av kollektivtrafik, där närhet och tillgänglighet bör prioriteras före en snabb och effektiv linjetrafik. Ansvariga för planeringen av kollektivtrafiken måste därmed tidigt se en plats utifrån människors behov och förutsättningar.

I Motala och Borensberg finns goda möjligheter att resa med kollektivtrafiken i vardagen. Samtidigt finns det stora utmaningar i att erbjuda människor på landsbygden en attraktiv kollektivtrafik. Motala kommun vill arbeta för att säkra tillgången till kollektivtrafik i hela kommunen. I dom delar av kommunen där linjelagd kollektivtrafik inte är möjlig måste andra insatser göras för att skapa förutsättningar för människor att kunna resa mer hållbart. Läs mer under *Mobilitet*.

I Översiktsplan för Motala kommun 2040 finns det tydliga ställningstaganden där kollektivtrafiken behöver vara lätt tillgänglig och effektiv för att bli ett attraktivt val. Kollektivtrafiken skall ges hög prioritet i stadsutvecklingen.

Järnvägen är viktig för arbetspendling och godstransporter. Transportstråket norrut mot Hallsberg kompletteras för närvarande med dubbelspår och detta kommer att möjliggöra snabbare, effektivare och miljövänligare resor för regional arbetspendling samt nationell fjärrtrafik. Motala kommun arbetar med att stärka de gränsöverskridande regionala samarbetena. Förbättrade kommunikationsstråk norrut, det vill säga förbättrad standard på riksväg 50 och dubbelspåret mot Hallsberg/Örebro/Mälardalen är några exempel. Åtgärderna i den viktiga trafikinfrastrukturen visar på en starkt ökad potential för Motala i det storregionala perspektivet. Dubbelspåret ökar även möjligheten till att fler tågstopp i kommunens norra delar blir verklighet.

Ostlänken är den första delen av nya stambanor som planeras i Sverige och sträcker sig mellan Järna och Linköping. Utbyggnaden av ostlänken kommer bidra till en ökad tillgänglighet för människor i Motala kommun där kortare restider och punktligare tåg öppnar upp för fler människor att kunna välja tåget som färdstätt. Detta gör att förbindelsen mellan Motala och övriga regionen som Östgötapendeln möjliggör, blir ännu viktigare. Varje år sker 4 miljoner resor med Östgötapendeln vilket gör färdstättet till en strategisk viktig pjäs i arbetet med att öka andelen som reser hållbart. Motala har idag en taktfast 30-minuterstrafik vilket gör att tillgängligheten till övriga regionen är god där kopplingen till Mjölby också skapar ökade möjligheter för kommuninvånare att nå målpunkter utanför Östergötland.

### **Strategi kollektivtrafik**

- **Attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik**

Motala kommun ska arbeta aktivt mot Region Östergötland och Östgötatrafiken för att främja en tillgänglig kollektivtrafik för hela kommunen. Tillgänglighet och turtäthet ska prioriteras där det är möjligt. Motala kommun ska arbeta för att stärka kopplingen till Region Örebro.

- **Inkludera kollektivtrafiken tidigt i planarbetet**

Motala kommun ska verka för att frågor kopplat till kollektivtrafik behandlas tidigt i planprocessen. Dialog med Region Östergötland och Östgötatrafiken bör inledas tidigt i processen för att säkra attraktiv kollektivtrafik.

- **Ökad service, trygghet och tillgänglighet vid busshållplatser**

Motala kommun ska arbeta för att öka den upplevda tryggheten vid kollektivtrafikhållplatser. Hållplatserna ska upplevas som tillgängliga.

- **Arbeta med att stärka de gränsöverskridande regionala samarbetena**

Motala kommun har en viktig roll i det storregionala perspektivet. Därför ska Motala kommun verka för att stärka samarbeten över regiongränsen.

## Transporter

Transporter är en förutsättning för samhällets och näringslivets utveckling. Samtidigt har godstransporter en stor påverkan på infrastrukturen och kan leda till ökad trängsel där andra färdmedels framkomlighet påverkas negativt. Ökat antal bostäder, kontor och handelsaktörer leder till en ökad intensitet av varutransporter. Centrala förtättningsprojekt bidrar även till att byggtransporter behöver nå punkter där många oskyddade trafikanter vistas, och många fordon passerar dagligen.

Att Motala kommun växer skapar ökade möjligheter för kommunala och privata aktörer att verka, men det ställer även krav på närmare samarbeten mellan parter för att säkerställa att utvecklingen påverkar den befintliga infrastrukturen i mindre utsträckning.

Motalas geografiska läge där Göta kanal och Motala ström separerar staden innebär att alternativa vägval är få vid förflyttning mellan de södra och norra delarna av kommunen. Det finns ett behov att tillgodose framkomligheten för jordbruksmaskiner vid förflyttning mellan norra och södra delen av kommunen. Bron längs riksväg 50 över strömmen tillåter inte fordon i skatteklass 2, där många jordbruksmaskiner inkluderas.

Kvar återstår Östermalmsgatan och Lasarettsgatan. Motala kommun genomför omvandlingsprojekt av större trafikleder genom Motala vilket ställer krav på att samhällsplaneringen tar hänsyn till jordbrukets framkomlighet vid utformning av gatustrukturen.

### Strategi transporter

- **Ta fram riktlinjer för byggtransporter**

Generella riktlinjer för byggtransporter ska tas fram för att skapa tydlighet i hur Motala kommun avser att arbeta med frågan.

- **Samarbete med aktörer**

Motala kommun ska verka tillsammans med aktörer och jordbruksnäringen för att säkra transportintensiva verksamheter och jordbruksmaskiners framkomlighet.

## Bil

Hur ett samhälles struktur och fysiska utformning ser ut spelar stor roll för valet av färd sätt. Längre avstånd kan vara avgörande för om människor väljer att resa med bil eller inte. Är centrala gator utformade så gång- och cykeltrafik får en begränsad yta att vistas på, ökar sannolikheten att människor väljer att resa med bil. Många av Motala stads huvudgator har en historia av att bilen som färd sätt har prioriterats. Detta grundar sig många gånger på hur staden var uppbyggd innan riksväg 50 och den nya bron kom till. Gatorna var utformade för att klara en större mängd trafik, vilket ledde till att andra färd sätt valdes bort framför bilen. Sedan bron invigdes och omdragningen av riksväg 50 skedde har den tyngre trafiken inom Motala tätort minskat kraftigt. Detta har startat en större stadsomvandlingsprocess. Breda huvudgator är inte längre ett krav för att klara en stor trafikmängd, utan välgestaltade stråk där olika färd sätt samsas kring gaturummet har blivit allt vanligare.

Inom kommunens större tätorter finns det genomfartsvägar där framkomligheten begränsas kortare stunder under rusningstrafik. Att bygga om en gata eller prioritera bilens framkomlighet vid platser som under begränsade tider kan ha lägre framkomlighet behöver nödvändigtvis inte vara det bästa alternativet. Genom att arbeta med fysiska åtgärder, teknikutveckling och beteendepåverkan finns förutsättningar för att det skall vara enkelt för människor att ta sig till sina målpunkter även i framtiden när Motala kommun har fått flera invånare.

För att bidra till mer hållbart resande krävs det att andra färdssätt prioriteras i högre grad i den kommunala samhällsplaneringen, vilket innebär att bilens andel i gaturummet blir mindre. Samtidigt måste bilens plats i rummet tas i beaktning då färdssättet även i framtiden kommer vara en viktig del av samhället. Många människor är beroende av bilen för att kunna uträtta sina ärenden. Därför behöver samhällsplaneringen hitta en struktur och funktion som säkerställer att bilen får den plats som krävs i gaturummet, men att det sker genom en sundare fördelning mellan olika färdssätt. Den genomsnittliga resan med bil i Sverige är cirka 1,5 kilometer, vilket motsvarar cirka 5 minuters cykelresa och 20 minuter gångtid i genomsnitt. För att öka andelen människor som väljer att förflytta sig via gång, cykel eller kollektivtrafik, måste dessa färdssätt synas mer i den kommunala planeringen.

### Strategi bil

- **Motalas trafikleder ska utformas tryggt och säkert.**  
Motalas huvudnät för bilar ska utformas och gestaltas på ett sätt som innebär att oskyddade trafikanter är separerade från biltrafiken. Övergångar och passager ska utformas på ett trafiksäkert sätt.
- **Trafikverkets fyrstegsprincip ska appliceras.**  
Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Prioritera åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, eller genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- **Arbeta för att minska mängden korta resor med bil**  
Motala kommun ska arbeta för att andelen korta resor med bil minskar, till förmån för andra färdssätt.

### Sjötrafik

En viktig del i Motala kommuns attraktion är närheten till vatten med möjlighet till båtliv och sjötrafik. Motala kommun vill värna om det rika båtlivet i kommunen och därför värna om att fler människor ska ha möjlighet att hitta båtplatser. Motalas koppling till Motala ström och Göta kanal gör kommunen till ett populärt mål för turister, där många kommer via vattnet. Det ska vara attraktivt att åka båt i Motala kommun vilket säkerställs genom att höja attraktiviteten hos båtresenärer. Detta kan exempelvis göras genom att upprätta en båtmack i Motalaviken, samtidigt som behovet av muddring uppmärksammas som en strategisk fråga.

### Strategi Sjötrafik

- **Värna om båtplatser**  
Som Östergötlands sjöstad ska Motala värna om båtplatser och sträva efter att möjliggöra för fler. Möjligheten att förtöja mindre flatbottnade båtar utmed Vätternpromenaden bör undersökas.  
Motala kommun ställer sig positiv till enskilda initiativ där tillståndsprövning sker i enlighet med gällande lagstiftning.
- **Möjliggöra för båtmack**  
Som Östergötlands sjöstad behöver det finnas en båtmack i Motalaviken. Arbetet med Motalaviken kan ske inom ramen för detaljplaneprogram, fördjupning av översiktsplan (FÖP) eller motsvarande.

- **Se över behovet av muddring**

Motala kommun har uppmärksammat frågan om muddring som en strategisk fråga. Motala kommun ska i samverkan med sakkunniga inom sjöräddningen och olika båtverksamheter undersöka behovet och förutsättningarna för muddring.

## **Mobilitet och hållbart resande**

Hållbart resande avser gång, cykel, kollektivtrafik och fossilfria personfordon, men även mjuka åtgärder som bidrar till att människor antingen väljer hållbara resealternativ när möjligheten finns, eller att säkerställa att tekniken finns för att vissa resor inte genomförs alls.

En viktig del i arbetet med att få fler att välja hållbara resesätt är att i större utsträckning visa vilka möjligheter det finns att på andra sätt än själv i den privata bilen. Insatser för att främja exempelvis samåkning bör genomföras på arbetsplatser för att få ner antalet människor som pendlar ensamma dagligen i den privata bilen. Större trafikleder genom kommunen skapar möjligheter för nya platser att utvecklas för pendelparkeringar, samåkning och byten mellan olika färdstätt. Motala kommun ska arbeta för att underlätta för människor att kunna genomföra sina resor på andra sätt än ensamma i den privata bilen. Arbetsplatser har möjligheter att i större utsträckning ta egna initiativ för att främja hållbart resande. Andelen anställda som kräver goda parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till arbetsplatsen är stor. Att uppföra stora ytor för parkering är kostsamt och marken kan i många fall nyttjas på mer fördelaktiga sätt. Arbetsplatser bör aktivt arbeta med gröna resplaner där en kartläggning av resvanor bland anställda sker. Detta i kombination med att utreda bilavtal, körda mil etc. kan arbetsplatser ta fram åtgärdspaket för att lyfta fram hållbart resande.

Att få människor att välja cykeln under vinterhalvåret ställer krav på underhållet och driften av stråk som används flitigt av färdstättet. Motala kommun vill få fler att förflytta sig till fots eller via cykel även under vinterhalvåret. Arbetsplatser som vill främja vintercykling ska finna stöd hos Motala kommun för att arbeta aktivt med frågan och få fler att resa hållbart även när vädret skapar utmaningar.

Många människor som idag är bosatta på landsbygden är i hög grad beroende av den privata bilen då alternativ saknas, exempelvis kollektivtrafik. Detta gör också att många på landsbygden pendlar ensamma i den privata bilen till och från arbetet, som oftast återfinns i en större tätort. Men det är inte bara arbetsresorna som sker i den privata bilen. Barn ska skjutas till fritidsaktiviteter, matvaror ska inhandlas och ärenden ska uträttas. En stor del av dessa resor skulle kunna genomföras tillsammans med andra. Motala kommun har som mål att kunna bistå landsbygdsorter med förutsättningar för att kunna genomföra fler resor via samåkningstjänster. Att implementera samåkningstjänster skapar större möjligheter för människor att kunna lämna bilen hemma, eller fylla upp de tomma sätena med andra personer som ska till samma slutdestination.

En del i att öka andelen människor som reser med hållbara alternativ är att göra dessa mer synliga i stadsbilden. Bilens naturliga plats i gaturummet har skapat en norm som utgår från bilen i centrum. Men att skapa en sundare fördelning mellan olika färdstätt i stadsbilden bidrar naturligt till att fler människor får upp ögonen för alternativa sätt att ta sig fram på. I samhällsplaneringen är det av stor vikt att alla färdstätt får en naturlig plats för att visa upp goda förutsättningar att ta sig fram, oavsett om det är med cykel, kollektivt eller den privata bilen. Motala vill sträva efter att erbjuda olika typer av delningstjänster vilket ökar utrymmet för alternativa färdstätt i vardagen. Mobilitetstjänster måste få en större plats i samhällsutvecklingen där goda cykelparkeringar, cykelpooler, laddmöjligheter för elfordon är bara några exempel på inslag i stadsbilden som måste främjas. I Motala tätort råder det



en generellt låg beläggning på parkeringsplatser för bilen. Detta skapar möjligheter att nyttja markanvändningen på alternativa sätt där parkeringsytor bör inkludera fler färdssätt än den privata bilen.

### **Strategi mobilitet och hållbart resande**

- **Gröna arbetsplatser**  
Motala kommun ska verka för att få fler arbetsplatser att ta initiativ som främjar hållbart resande. Motala kommun ska finnas som en stödjande part mot arbetsplatser som själva tar initiativet till att implementera mer hållbart resande i sin verksamhet. Stöd mot dessa grupper finns hos den kommunala trafik- och mobilitetsstrategen.
- **Samåkningstjänster**  
Motala kommun ska arbeta för att fler landsbygdsorter ska få tillgång till samåkningstjänster som bidrar till att antalet människor som åker själva i den privata bilen minskar.
- **Främja hållbart resande**  
Motala kommun ska arbeta för att underlätta för människor att kunna genomföra sina resor på andra sätt än ensamma i den privata bilen.

## **Laddinfrastruktur**

Transportsystemet är inne i en stor förändring där det sker en övergång från fossila till förnybara drivmedel där elfordon har en viktig roll i övergången. Andelen elfordon ökar varje år och förväntas ta fler marknadsandelar i framtiden. Trafikanalysen visar scenarier där laddbara bilar utgör cirka 35 procent av den totala personbilsflottan år 2030. Den förändring som sker ställer högre krav på tillgängligheten av laddinfrastruktur hos Motala kommun och privata aktörer. Majoriteten av all laddning sker vid hemmet eller arbetsplatsen vilket gör att olika aktörer måste se över möjligheten för människor att kunna ladda sina elfordon. Det kommunala bostadsbolaget bör kunna erbjuda hemladdning i större utsträckning och privata aktörer bör ta ett större ansvar i omställningen till förnybart. Motala kommun ska möjliggöra för aktörer att upprätta laddstationer genom att reservera och frigöra mark vid lämpliga lokaliseringar. Vid kommunala upphandlingar och exploateringsavtal har kommunen möjlighet att ställa krav på aktörer att möjliggöra för förnybara alternativ i större utsträckning.

Motala kommun ska kunna erbjuda privatpersoner rådgivning i omställningen till förnybart.

### **Strategi laddinfrastruktur**

- **Ta fram policydokument för laddinfrastruktur**  
Motala kommun ska ta fram en policy för laddinfrastruktur. Policyn ska redogöra för vilken roll kommunen ska ha i utbyggnaden av laddinfrastruktur, samt beskriva hur kommunen ska möjliggöra för privata aktörer att upprätta laddstationer.
- **Ställa krav vid kommunala upphandlingar och avtal**  
Motala kommun ska öka kraven gällande inrättande av laddinfrastruktur där så är möjligt.
- **Erbjuda rådgivning**  
Motala kommun ska erbjuda rådgivning gentemot husägare, bostadsrättsföreningar, privata fastighetsägare och företag i frågor kopplat till laddinfrastruktur. Stöd mot dessa grupper finns hos den kommunala energi- och klimatrådgivaren.

## Parkering

I Motala stad återfinns ett stort utbud av parkeringsplatser för bilar vilket skapar möjligheter för människor att enklare nå centrala delar där handel, nöje och service finns. Beläggingsgraden på kommunala parkeringsplatser i Motala är generellt låg (2018) vilket bidrar till att vissa ytor i staden består av tomma parkeringsplatser, platser som skulle kunna användas på ett bättre sätt. En del av det kommunala parkeringsbeståndet återfinns i kommunens parkeringshus. I parkeringshus har människor möjlighet att parkera sin bil i ett centralt läge för att enkelt kunna ta sig till sin slutdestination. Men för många innebär parkeringshuset en mellanållplats där resan fortsätter med gång, cykel eller kollektivtrafik. Att erbjuda attraktiva och tillgängliga parkeringsplatser för Motalas invånare och besökare är viktigt för att fortsättningsvis stärka tillgången till centrum utbud av handel, nöje och service. Men större insatser behöver göras för att erbjuda människor fler sätt att resa på inom Motala, efter att bilen har parkerats, eller istället för bilen. Fokus i kommunala parkeringshus är att säkra upp för bilens behov. Men möjligheter för människor att enkelt och smidigt fortsätta sin resa på väg till slutdestinationen med andra färdmedel måste förbättras. Insatser för hållbara resealternativ gör att människor kanske väljer bort att slutföra resan med den personliga bilen. Mobilitetstjänster som exempelvis bilpool, lånecyklar, elsparkcyklar och mycket annat, skapar valmöjligheter för människor vilket ökar chansen att en person väljer mer hållbara sätt att resa på. Mobilitetstjänster och platser för dessa kommer bli viktigare i framtiden då hållbara resealternativ blir attraktivare och allt vanligare.

Attraktiv parkering i ett centralt läge i Motala är viktigt för att centrum ska upplevas som tillgängligt. Mobilitetslösningar som exempelvis mobilitetshubbar och/eller parkeringshus ökar möjligheten för exploatörer att kunna genomföra parkeringsköp när centrala exploateringsprojekt genomförs i Motala. Möjlighet till parkeringsköp gör att antalet parkeringsplatser inte överstiger det egentliga behovet, vilket även skapar förutsättningar för kommunen och exploatörer att nyttja marken mer effektivt. Att hitta lösningar som innebär att parkeringsplatser samnyttjas skapar förutsättningar för ett mer effektivt markanvändande där olika användare nyttjar en parkeringsplats under olika tider på dygnet.

När exploateringsprojekt genomförs brukar parkeringsfrågan bli en stor utmaning att lösa där kommunala riktlinjer för parkeringsplatser (2020) finns framtagna. Parkeringsriktlinjerna redogör för vilka krav kommunen har på exploatörer att lösa parkeringsplatser för bil och cykel där flexibla parkeringstal erbjuder fastighetsägaren/byggherren möjlighet att minska antalet bilparkering genom att stimulera alternativa transportlösningar och därmed minska efterfrågan på parkering. Incitament som bidrar till att förändra människors sätt att resa är viktigt för att säkerställa en utveckling inom hållbart resande och mobilitet, men även för att bana vägen för en modern samhällsplanering och klimatneutralitet. Motala kommun har goda möjligheter att skapa bra förutsättningar för människor att resa hållbart, där parkeringsriktlinjerna är en viktig del i arbetet. Byggaktörers vilja att minska antalet parkeringsplatser till förmån för mobilitetslösningar kan främjas, men för att skapa bästa möjliga förutsättningar för kommunala och privata aktörer att satsa på mobilitetstjänster behöver alternativa mobilitetslösningar till parkering ges större fokus i riktlinjerna.

Motala kommun har många populära resmål som enklast nås med bilen som färdmedel. Detta ställer krav på tillgängligheten och att tillräckligt med parkeringsplatser finns vid varje besöksmål för att täcka behovet.

Det har under många år funnits ett behov av att tillskapa fler cykelparkeringar i Motala. Cykelanvändandet i kommunen generellt är god vilket ställer krav på att infrastrukturen och attraktiva parkeringsmöjligheter för cykel finns. Motala Järnvägsstation är en viktig knutpunkt för människor som behöver nå övriga delar av kommunen, regionen eller landet. Att skapa förutsättningar för människor att kunna parkera sin cykel tryggt och säkert behövs för att fler ska välja att ta sig till stationen med hjälp av cykel istället för den privata bilen. Cykelparkeringshus och/eller säkra och attraktiva cykelställ bidrar till denna utveckling. Insatser som främjar cyklande hjälper även Motala kommun att uppnå uppsatta mål i Översiktsplanen för Motala kommun 2040 där Motala ska bli en av landets främsta cykelkommuner.

### **Strategi Parkering**

- **Öka antalet cykelparkeringar**

Motala kommun ska verka för att öka antalet cykelparkeringar.

- **Se över parkeringssituationen i Motala**

Motala kommun ska aktivt arbeta med det befintliga parkeringsutbudet i kommunen så det används på ett effektivt sätt. Vid centrala exploateringsprojekt i Motala stad ska dialog föras mellan kommunen och byggaktören om det egentliga behovet av att tillskapa fler parkeringsplatser.

- **Se över gällande parkeringsriktlinjer för Motala kommun**

Motala kommun ska arbeta med att uppdatera och revidera antagna riktlinjer för parkering i Motala kommun så dessa följer den övriga samhällsutvecklingen med fokus på hållbart resande.

- **Behovet av pendlar- och samåkningsparkeringar ska utredas.**

Motala kommun ska arbeta med att identifiera platser där pendlar- och samåkningsparkeringar kan lokaliseras för att minska trycket på centrala parkeringsplatser och öka andelen människor som samåker eller nyttjar kollektivtrafiken.

## Markanvisningar

För att leva upp till kommunala, regionala och nationella uppsatta mål behövs olika verktyg för kommuner att kunna styra samhällsplaneringen. Ett gott exempel på detta är kommunala markanvisningar där kommunen har möjlighet att ställa krav på externa byggaktörer för att garantera att planprojekt går i linje med kommunala riktlinjer och mål. Att skapa förutsättningar för mobilitetstjänster och hållbart resande måste få en bredare spridning i den kommunala samhällsplaneringen och en högre prioritet. Samtidigt behöver externa byggaktörer som visar intresse för att bygga i Motala kommun bidra till den hållbara utvecklingen och främja hållbara resealternativ där bilens plats i gaturummet inte blir den avgörande faktorn.

Motala kommun ska verka för att mobilitetstjänster blir en del i kommunala markanvisningar vilket innebär att en del av den slutgiltiga bedömningen kan grunda sig i hur aktörer avser att arbeta med mobilitetstjänster och hållbart resande. Oavsett om markanvisningen avser ett nytt bostadsområde som domineras av fristående villor, flerbostadshus eller radhus, finns möjligheten för markanvisningstävlingen att innehålla kriterier kopplat till hållbara resealternativ och/eller mobilitetstjänster.

Att ställa krav på mobilitetstjänster och hållbart resande i kommunala markanvisningar kan leda till att byggaktörer enklare kan skapa områden med högre täthet, fler byggrätter, eller färre antal parkeringsplatser mot motprestationen att genomföra mobilitetsåtgärder. Detta leder till att människor som väljer att bosätta sig i dessa områden får ett större utbud av transportmöjligheter och mobilitetstjänster där en tätare stad kan bidra till ett effektivare transportsystem. Motala kommun har för avsikt att ta fram utökade möjligheter för byggaktörer att genomföra gröna parkeringsköp som ska uppmuntra till fler insatser för att främja hållbart resande i både kommunala markanvisningar men även vid exploateringar som sker på privatägd mark

### Strategi Markanvisning

- **Mobilitetstjänster i markanvisningar**

I uppsatta tävlingskriterier i markanvisningar kan mobilitetstjänster vara poänggrundande och en del av bedömningen. Vid direkttilldelningar där en markanvisningstävling inte genomförs kan Motala kommun fortsatt ställa krav på mobilitetstjänster.

# Genomförande och ansvarsfördelning

Ett systematiskt arbete krävs för att Trafik- och mobilitetsplanens innehåll ska få genomslag i den kommunala samhällsplaneringen. Motala kommun ska verka för att planering, drift, underhåll och investeringar som kan kopplas till Trafik- och mobilitetsplanens innehåll löpande identifieras och genomförs. Trafik- och mobilitetsplanens vision och mål tar sikte på 2040, likt Översiktsplan för Motala kommun 2040. Då samhället och planeringen utvecklas och förändras krävs det insatser som bidrar till att innehållet i detta dokument är gällande och aktuell över tid.

Verksamhetsområdet Strategisk samhällsplanering ansvarar för uppföljning, revidering samt för utvecklingen av relevanta handlingsplaner och policyer. Samtliga förvaltningar som påverkas av trafik- och mobilitetsplanens innehåll har ett gemensamt ansvar för att planens innehåll förverkligas. I arbetet kring planering, genomförande och uppföljning av respektive förvaltningsverksamhet ska trafik- och mobilitetsplanens innehåll vara vägledande vid frågor kopplat till planens innehåll.

## Fördjupad trafikplan

Trafik- och mobilitetsplanen ska ligga som grund för att ta fram en fördjupad trafikplan för Motala. Syftet med den fördjupade trafikplanen är att fastställa åtgärder och insatser för att leva upp till uppsatta mål och visioner, samt möta de utmaningar och strategier som beskrivs i trafik- och mobilitetsplanen. Analyser och åtgärdsförslag är anpassade efter de lokala förutsättningarna. Utöver konkreta åtgärder pekar trafikplanen även ut behov av fördjupade utredningar. Trafikplanen avslutas med konsekvenser samt hur trafikplanen ska följas upp. Den fördjupade trafikplanen tas fram när trafik- och mobilitetsplanen är antagen.



# Referenser

- Biodriv Öst. (2021). *Vägen till laddinfrastruktur i din kommun.*
- Hässleholms kommun. (2017). *Trafikstrategier 2030.*
- Kristianstad kommun. (2016). *Trafikstrategi för Kristianstads kommun.*
- Leksands kommun. (2019). *Trafikstrategi.*
- Länstyrelsen Östergötland. (2019). *Energi- och klimatstrategi för Östergötland.*
- Malmö Stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan.*
- Motala kommun. (2016). *Motala Cykelplan 2016-2030.*
- Motala kommun. (2020). *Riktlinjer för parkering i Motala kommun.*
- Motala kommun. (2022). *Översiktsplan för Motala kommun 2040.*
- Regeringskansliet. (2008). *Mål för framtidens resor och transporter. Prop. 2008/09:93.*
- Region Östergötland. (2017). *Regional cykelstrategi för Östergötland.*
- Region Östergötland. (2018). *Länstransportplan 2018-2029.*
- Region Östergötland. (2020). *Tågstrategisk målbild 2040.*
- Region Östergötland. (2022). *Folkhälsost strategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland.*
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2010). *Hållbart resande i praktiken.*
- Sveriges Kommuner och Regioner. (2012). *Kol-TRAST: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.*
- Trafikverket. (2015). *Trafik för en attraktiv stad.*
- Trafikverket. (2021). *Vägar och gators utformning (VGU).*
- Trafikverket. (2022). *Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025.*