



Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2020-12-02

Tid: kl. 08:30-13:00

Plats: Almen Eklundavägen 2 samt digitalt

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreteraren.
Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.

Enbart ordförande, sekreterare samt ansvarig tjänsteperson träffas fysiskt, övriga medverkar digitalt. Gruppmöten arrangeras av respektive partigrupp.

Ledamöter kallas

Nina Höijer (S), ordförande
Magnus Lagergren (KD), vice ordförande
Oskar Svärd (M), 2:e vice ordförande
Andreas Brorson (S)
Eva Järliden (S)
Jouni Slagner (S)
Solweig Oscarsson (S)
Leif Lewin (S)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Bo Ammer (SD)
Greger Persson (SD)
Jessica Carlqvist (V)

Ersättare underrättas

Therese Magnusson (S)
Antti Tsupukka (S)
Kent Grängstedt (S)
Björn Junaeus (KD)
Arne Kumm (M)
Johan Kumlin (M)
Ronnie Erhard (M)
Inga-Lill Andersson (C)
Christer Johansson (SD)



1. Dagorning

Föredragande:

Sammanfattning

08:30 - Mötets öppnande, val av justerare

08:40 - Beslutsärenden

09:10 - Gruppmöten inklusive rast

09:30 - Beslut

09:40 - Informationsärenden

10:30 - Rast

10:40 - Informationsärenden

11:40 - Rast

11:50 - Informationsärenden

12:45 - Mötet avslutas

2. Val va justerare

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att jämte ordföranden utse Fredrik Askhem (L) till justerare av nämndens protokoll.

Protokollet ska vara justerat senast 14 december.

3. Remissyttrande över förslag till översiktsplan för Motala kommun

Diarienummer: 20RS10217

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att överlämna förvaltningens skrivelse som sitt remissyttrande över förslaget till översiktsplan för Motala kommun.

att remissyttrandet över förslaget till översiktsplan för Motala kommun till följd av kort svarstid omedelbart protokolljusteras

Sammanfattning

Region Örebro län framför synpunkten att mellankommunala/-regionala frågor med fördel kan belysas ytterligare och exemplifierar med skrivningar angående Riksvägarna 50 och 51 samt framhåller betydelsen av att ett eventuellt stationsläge i Godegård inte innebär sänkt kapacitet på järnvägssträckan Mjölby- Hallsberg. Region Örebro län ser positivt på om kommunens arbete med cykelstråk kan omfatta målsättningen att dessa kan fortsätta in i Örebro län. Av översiktsplanens miljöbedömning framgår att Motala kommun har ambitionen att få Vättern klassad som riksintresse för vattenförsörjning. Flera kommuner i Örebro län planerar för att ta sitt dricksvatten från Vättern varför Region Örebro län även uttrycker sitt stöd för Motalas ambition beträffande riksintressefrågan. Detta innebär för Region Örebro läns del inget ställningstagande till för Vättern befintliga riksintresseområden. Kort svarstid nödvändiggör omedelbar protokolljustering.



Beslutsunderlag

- Remissyttrande över förslag till översiktsplan för Motala kommun
- Svar på remiss över förslag till ny översiktsplan för Motala kommun
- Remiss - Samråd för Motala kommuns nya översiktsplan, ÖP 2040

4. Införande av Närtrafik i Örebro län

Diarienummer: 20RS11395

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att införa Närtrafik i Örebro län under 2021.

Sammanfattning

Region Örebro län har drivit ett försöksprojekt av anropsstyrd Närtrafik i två av länets kommuner. Syftet var att undersöka kostnader och efterfrågan på den här typen av resor. Det visades att efterfrågan var begränsad men att det finns ett behov av denna typ av trafik som ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

Det har aktualiserats i samband med de trafikförändringar som beslutats för den norra och södra länsdelen i enlighet med handlingsplan för budget i balans.

Sweco gjorde en utvärdering av Närtrafiken för 2019 års trafik. De kom med några förbättringsförslag som har analyserats och tagits ställning för. De förändringar som föreslås inför lanseringen i hela länet är att avståndet mellan bostad och hållplats minskas, rikta marknadsföringen vid de mest frekventa målpunkterna, förenkla bokningen av resa, generösare öppettider samt för att tydliggöra att Närtrafiken är allmän kollektivtrafik genom att använda samma taxa.

Beslutsunderlag

- Införande av Närtrafik i Örebro län
- Slutrapport Införande av Närtrafik i Örebro län

5. Besvarande av motion från Jihad Menhem och Jessica Carlqvist (V) om förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor

Diarienummer: 20RS618

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Sammanfattning

Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) föreslår i en motion att det ska införas förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor liknande den som finns inom allmänna kollektivtrafiken.

Under år 2019 har frågan om förseningsersättning inom färdtjänst och sjukresor utretts av området trafik och samhällsplanering. Samråd har då varit med de som står för kostnaderna för färdtjänst (länets kommuner) och sjukresor och dessa avstyrker ett införande av förseningsersättning. Fokus bör istället ligga på att arbeta med tidspassning vid hämtning och lämning samt att få en högre kvalitet i samarbete med våra trafikoperatörer. Genom det



arbetet uppnår vi det syfte som motionärerna vill uppnå: att våra färdtjänst- och sjukreseresenärer kommer fram i rätt tid. Motionen ska därför avslås.

Beslutsunderlag

- FPM Svar på motion om "Förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor"
- Svar på motion om "Förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor"
- Motion till regionfullmäktige - Region Örebro län gällande förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor -Vänsterpartiet (V)

6. Information

Föredragande:

Sammanfattning

Trafikutredning regiontrafiken Lekeberg-Örebro-Glanshammar - Lina Ramberg

Trafikförsörjningsprogram – återrapportering om inkomna inspel - Lina Ramberg

Landsbygdslinjer i Degerfors kommun - Sofie Östlund

Verksamhetsplan 2021 - Johan Ljung, Helena Torége

Länstransportplan - Simon Jäderberg

Closer – nivå på medlemskap och regional Closer-nod - Karin Wallin

RUS-uppföljning - Susanne Rosendahl, Malin Lindqvist

7. Meddelande och delegationsbeslut

Diarienummer: 20RS2350

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

20RS11011 Remiss - Granskning av vägplan för väg 63, gång- och cykelväg Grythyttan - Hällefors, Hällefors kommun

20RS10160 Remiss - detaljplan för Olaus Petri 3:84 m.fl.

20RS10025 Samråd om EU-reglering av stöd till bredband

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnden 2020-1202 meddelande och delegationsbeslut
- 20RS10025.pdf(705012) (0)_TMP
- Bn 321.2019 Olaus Petri(704445) (0)_TMP
- Svar på remiss gällande vägplan för GC Grythyttan - Hällefors - underskriven(704251) (0)_TMP

3

Remissyttrande över förslag till översiktsplan för Motala kommun

20RS10217

Samhällsbyggnadsnämnden

Remissyttrande över förslag till översiktsplan för Motala kommun

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att överlämna förvaltningens skrivelse som sitt remissyttrande över förslaget till översiktsplan för Motala kommun.

att remissyttrandet över förslaget till översiktsplan för Motala kommun till följd av kort svarstid omedelbart protokolljusteras

Sammanfattning

Region Örebro län framför synpunkten att mellankommunala/-regionala frågor med fördel kan belysas ytterligare och exemplifierar med skrivningar angående Riksvägarna 50 och 51 samt framhåller betydelsen av att ett eventuellt stationsläge i Godegård inte innebär sänkt kapacitet på järnvägssträckan Mjölby- Hallsberg. Region Örebro län ser positivt på om kommunens arbete med cykelstråk kan omfatta målsättningen att dessa kan fortsätta in i Örebro län. Av översiktsplanens miljöbedömning framgår att Motala kommun har ambitionen att få Vättern klassad som riksintresse för vattenförsörjning. Flera kommuner i Örebro län planerar för att ta sitt dricksvatten från Vättern varför Region Örebro län även uttrycker sitt stöd för Motalas ambition beträffande riksintressefrågan. Detta innebär för Region Örebro läns del inget ställningstagande till för Vättern befintliga riksintresseområden. Kort svarstid nödvändiggör omedelbar protokolljustering.

Ärendebeskrivning

Remissen behandlar en kommuntäckande översiktsplan i enlighet med Plan- och bygglagen (PBL).

Beredning

Ärendet har beretts inom Regional utveckling i dialog med Regionfastigheter.

Bedömning

Den digitala formen av remissmaterial innebär vissa begränsningar beträffande vissheten om att läsaren till fullo orienterar sig rätt. De synpunkter som Region Örebro län framför skulle därför möjligen också, givet en om möjligt bättre överblick av materialet, i något fall kunna finnas sakna grund. Region ber i förekommande fall om överseende med detta.

Exempel på ovannämnda begränsade uppgifter är den klickbara informationen för en ny sträckning av riksväg 51 över kommungränsen till Hallsberg som är utritad men som tycks sakna ytterligare information i plankartan eller i några andra texter. Generellt är den klickbara informationen i kartorna inte så fullödlig som läsaren möjligen skulle kunna önska.

Ett annat exempel är stationsområdet i Godegård vilket saknar ytterligare upplysningar, i plankartan eller i texten om Godegård. Region Örebro län skulle sätta stort värde på om det tilltänkta stationsområdet blev väl belyst med tanke på dess potentiellt strukturpåverkande verkan i en vidare geografi. Det är av stor betydelse för Örebro län att ett eventuellt tillkommande stationsläge inte innebär sänkt kapacitet på sträckan Mjölby- Hallsberg.

Uppgifter om Riksväg 50 och åtgärder som berör läns-/kommungräns mot Askersund är en annan fråga där Region Örebro län också ser positivt på om beskrivningen av vägen utvecklas, mot bakgrund av stråkets stora betydelse för Örebro och Östergötlands län. Om översiktsplanen tydliggör bilden av Riksväg 50 som länk i ett viktigt stråk mellan E4 i söder och E 20 i norr, vilken förbinder södra och norra Sverige, kan det sannolikt bidra till att gynna utvecklingen av vägen i dess helhet.

Kommunens målsättning kring cykelleder är även av intresse för den länsöverskridande cyklingen och skulle, med en ambition att sträcka sig in i Örebro län, även kunna främja arbetspendling, landsbygdsutveckling, rekreation och utvecklade besöksnäring i både Östergötlands och Örebro län.

Beträffande de mellankommunala aspekterna kan enligt Region Örebro läns bedömning planen generellt sett vinna på att mer utförligt behandla dessa.

Av miljöbedömningen framgår att kommunens ambition är att verka för att Vättern pekas ut som riksintresse för dricksvattenförsörjning. Mot bakgrund av att flera kommuner i Örebro län planerar för att ta sitt dricksvatten från sjön väljer Region Örebro län att ställa sig bakom Motala kommuns ambition beträffande riksintresset. Detta innebär för Region Örebro läns del inget ställningstagande i relation till för Vättern befintliga riksintresseområden.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Region Örebro läns remissyttrande har ingen känd konsekvens för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Region Örebro läns remissyttrande har ingen känd konsekvens för Region Örebro läns ekonomi.

Uppföljning

Region Örebro län kommer att ta del av Motala kommuns samrådsredogörelse som uppföljning av de synpunkter som framförs i remissyttrandet.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnd 2020-12-02
Svar på remissen
Motala kommuns remissversion av förslag till ny översiktsplan.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

motala.kommun@motala.se
19/KS 0179 anges i adressfältet

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-12-02

Beteckning
Dnr: 20RS10217

Er beteckning
19/KS 0179

Motala kommun

591 86 Motala

Svar på remiss angående förslag till ny översiktsplan för Motala kommun

Den digitala formen av remissmaterial innebär vissa begränsningar beträffande vissheten om att läsaren till fullo orienterar sig rätt. De synpunkter som Region Örebro län framför skulle därför möjligen också, givet en om möjligt bättre överblick av materialet, i något fall kunna finnas sakna grund. Region ber i förekommande fall om överseende med detta.

Exempel på ovannämnda begränsade uppgifter är den klickbara informationen för en ny sträckning av riksväg 51 över kommungränsen till Hallsberg som är utritad men som tycks sakna ytterligare information i plankartan eller i några andra texter. Generellt är den klickbara informationen i kartorna inte så fullödlig som läsaren möjligen skulle kunna önska.

Ett annat exempel är stationsområdet i Godegård vilket saknar ytterligare upplysningar, i plankartan eller i texten om Godegård. Region Örebro län skulle sätta stort värde på om det tilltänkta stationsområdet blev väl belyst med tanke på dess potentiellt strukturpåverkande verkan i en vidare geografi. Det är av stor betydelse för Örebro län att ett eventuellt tillkommande stationsläge inte innebär sänkt kapacitet på sträckan Mjölby- Hallsberg.

Uppgifter om Riksväg 50 och åtgärder som berör läns-/kommungräns mot Askersund är en annan fråga där Region Örebro län också ser positivt på om beskrivningen av vägen utvecklas, mot bakgrund av stråkets stora betydelse för Örebro och Östergötlands län. Om översiktsplanen tydliggör bilden av Riksväg 50 som länk i ett viktigt stråk mellan E4 i söder och E 20 i norr, vilken förbinder södra och norra Sverige, kan det sannolikt bidra till att gynna utvecklingen av vägen i dess helhet.

Kommunens målsättning kring cykelleder är även av intresse för den länsöverskridande cyklingen och skulle, med en ambition att sträcka sig in i Region Örebro, även kunna främja arbetspendling, landsbygdsutveckling, rekreation och utvecklad besöksnäring i både Östergötlands och Örebro län.

Beträffande de mellankommunala/-regionala aspekterna kan, enligt Region Örebro läns bedömning, planen generellt sett vinna på att mer utförligt behandla dessa.

Av miljöbedömningen framgår att kommunens ambition är att verka för att Vättern pekas ut som riksintresse för dricksvattenförsörjning. Mot bakgrund av att flera kommuner i Örebro län planerar för att ta sitt dricksvatten från sjön väljer Region Örebro län att ställa sig bakom Motala kommuns ambition beträffande riksintresset. Detta innebär för Region Örebro läns del inget ställningstagande i relation till för Vättern befintliga riksintresseområden.

Region Örebro län ber avslutningsvis att få tacka för möjligheten att få yttra sig i ärendet.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande
Samhällsbyggnadsnämnden

Skickas till:

motala.kommun@motala.se
Ange: Samråd ÖP 2040

Från: [Motala kommun](#)
Till: region@regionostergotland.se; rktm@regionostergotland.se; diarie@ostgotatrafiken.se; info@ostergotlandsmuseum.se; [Region Örebro län](#); regionen@rjl.se; kommun@askersund.se; kommun@bokholm.se; kommun@finspang.se; kontakt@linkoping.se; mjolbykommun@mjolby.se; norrkoping.kommun@norrkoping.se; vadstena.kommun@vadstena.se; kommun@odeshog.se; kommun@hallsberg.se; servicecenter@orebro.se; registrator.ost@polisen.se
Ärende: Samråd för Motala kommuns nya översiktsplan, ÖP 2040
Datum: den 2 oktober 2020 15:09:28
Bilagor: [Samråd för Motala kommuns nya översiktsplan, ÖP 2040.pdf](#)

Hej!

Motala kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan (ÖP) och nu är det dags för samråd. Det innebär att ni som myndighet och mottagare av detta brev har möjlighet att lämna synpunkter. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) följer översiktsplanen och är också föremål för samråd.

Våren 2017 genomfördes en medborgardialog. Efterföljande inriktningsbeslut i kommunstyrelsen ligger till grund för arbetet med ny ÖP. Bland annat beslutades att ÖP ska vara digital där geografisk data kopplas till kartor (GIS).

Inriktningsbeslutet uttrycker även en möjlig befolkningsökning till cirka 50 000 invånare fördelat över Motala stad (ca 36 000), Borensberg (ca 4 500) och landsbygden med mindre tätorter (ca 9 500). ÖP 2040 tar fasta på denna målbild i tidsperspektivet 2040.

Samråd

Samråd pågår mellan 5/10 – 4/12 2020. Det är frivilligt att ge synpunkter. Syftet med samrådet är att få ett så bra beslutsunderlag som möjligt och samtidigt ge möjlighet till insyn och påverkan. Från och med 5/10 finns all information, länkar och datum för samrådsmöten på; www.motala.se/oversiktsplan

Senast fredag 4 december 2020 vill vi ha era synpunkter.

Frågor om samrådshandlingen och den digitala plattformen besvaras av:

Projektledare

Lena Petersson Forsberg

E-post: lena.petersson.forsberg@motala.se

Telefon: 0141-22 34 44.

Välkommen med dina synpunkter!

Annelie Almérus

Kommunstyrelsens ordförande

Motala kommun

Motala kommun

Gemensam ledningsförvaltning

591 86 Motala kommun

Tel. 0141-22 50 00

e-post motala.kommun@motala.se



Näringslivsrepresentanter
Sammanslutningar enligt lista
Berörda kommuner och regioner
Politiska partier
Kommunkoncernen och nämnder

Namn: Lena Petersson Forsberg
Telefon: 0141-22 34 44
E-post:
lena.petersson.forsberg@motala.se

Samråd för Motala kommuns nya översiktsplan, ÖP 2040

Motala kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan (ÖP) och nu är det dags för samråd. Det innebär att du som mottagare av detta brev har möjlighet att lämna synpunkter. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) följer översiktsplanen och är också föremål för samråd.

Översiktsplanen (ÖP) är ett av kommunens viktigaste styrdokument och talar om hur mark och vatten ska användas på lång sikt. ÖP beskriver hur kommunen vill utveckla Motala med bostäder, verksamheter, infrastruktur, natur och vatten. En ÖP är inte bindande utan vägledande och hanterar allmänna intressen, dvs. det som är viktigt för oss alla som samhälle betraktat.

Översiktsplanen ses över efter varje politiskt val för att hela tiden vara aktuell och uppdaterad.

Våren 2017 genomfördes en medborgardialog. Efterföljande inriktningsbeslut i kommunstyrelsen ligger till grund för arbetet med ny ÖP. Bland annat beslutades att ÖP ska vara digital där geografisk data kopplas till kartor (GIS).

Inriktningsbeslutet uttrycker även en möjlig befolkningsökning till cirka 50 000 invånare fördelat över Motala stad (ca 36 000), Borensberg (ca 4 500) och landsbygden med mindre tätorter (ca 9 500). ÖP 2040 tar fasta på denna målbild i tidsperspektivet 2040.

Samråd

Samråd pågår mellan 5/10 – 4/12 2020.

Det är frivilligt att ge synpunkter. Syftet med samrådet är att få ett så bra beslutsunderlag som möjligt och samtidigt ge möjlighet till insyn och påverkan. Från och med 5/10 finns all information, länkar och datum för samrådsmöten på; www.motala.se/oversiktsplan

Svarsdatum

Senast fredag 4 december 2020 vill vi ha dina synpunkter.

Du kan lämna dina synpunkter via:

- Synpunktsformuläret i översiktsplanens kapitel 11.
- E-post: motala.kommun@motala.se märk mejlet med *Samråd ÖP 2040*
- Via brev till: Motala kommun, 591 86 Motala (märk kuvertet med *Samråd ÖP 2040*)

Var tydlig med om dina synpunkter gäller översiktsplanen eller miljökonsekvensbeskrivningen.

Frågor om samrådshandlingen och den digitala plattformen besvaras av:

Projektledare

Lena Petersson Forsberg

E-post: lena.petersson.forsberg@motala.se

Telefon: 0141-22 34 44.

Välkommen med dina synpunkter!

Annelie Almerus

Kommunstyrelsens ordförande

Motala kommun

Miljökonsekvensbeskrivning för Översiktsplan 2040, Motala kommun

Ansvarig förvaltning: Kommunstyrelsen

Ansvarig tjänsteperson: Lena Petersson Forsberg, Strategisk samhällsplanering

SAMRÅDSHANDLING, 2020-05-26

Motala kommun, dnr 19/KS 0179

Medverkan

Miljökonsekvensbeskrivning för strategisk översiktsplan Motala kommun har, på uppdrag av kommunstyrelsen, upprättats i samarbete med kommunens enhet för Strategisk samhällsplanering och Vatten och Samhällsteknik AB genom Eva Djupfors och Ida Blomqvist.

Följande personer har ingått i kommunens arbetsgrupp: Marie Kristoffersson, Lena Petersson Forsberg, Lena Henricson, Marie Nyström, Fia Sundin och Pernilla Rudin.

Begreppsdefinition

- **Motala:** används för det geografiska området som utgör kommunen.
- **Motala tätort:** används som ett Ortsnamn som omfattar just Motala tätort. Övriga orter benämns enbart med namn, exempelvis Godegård och Klockrike.
- **Motala kommun/kommunen:** används för kommunen som organisation, den juridiska personen i olika roller, exempelvis som arbetsgivare, ägare av bolag, fastigheter, mark, myndighet, samhällsplanerare med mera.

Innehåll

Inledning	5	Värden och hänsyn	24
Översiktsplanens process	5	Riktlinjer i ÖP	27
Miljöbedömningsprocessen	6	Bedömning av ÖP-förslaget	27
Miljöbedömningens syfte	6	Bedömning av nollalternativet	31
Metodbeskrivning för MKB	6	Föreslagna åtgärder och uppföljning	31
Avgränsning	7	Markanvändning	33
Alternativ	8	Värden och hänsyn	33
Översiktsplaneförslaget	8	Riktlinjer i ÖP	43
Nollalternativ	8	Bedömning av ÖP-förslaget	43
Sidoalternativ	8	Bedömning av nollalternativet	48
Lagar och mål	9	Föreslagna åtgärder och uppföljning	49
De svenska miljö kvalitetsmålen	9	Social hållbarhet / (socialt sammanhållen stad / jämlik hälsa)..	51
Globala mål - Agenda 2030	9	Värden och hänsyn	51
Miljö kvalitetsnormer	10	Riktlinjer i ÖP	55
Riksintressen	10	Bedömning av ÖP-förslaget	55
Skydd av naturen	11	Nollalternativet	57
Kulturmiljö lagen	14	Föreslagna åtgärder och uppföljning	57
Översiktsplaneförslaget	15	Avstämning mot lagar och mål	58
Målbild	15	De svenska miljö kvalitetsmålen	58
Social hållbarhet	16	Globala målen - Agenda 2030	62
Utvecklingsstrategier	17	Miljö kvalitetsnormer	62
Riktlinjer	18	Riksintressen	64
Klimatpåverkan	19	Skydd av naturen	75
Värden och hänsyn	19	Kulturmiljö lagen	82
Riktlinjer i ÖP	20	Uppföljning	83
Bedömning av ÖP-förslaget	21	Slutsats	84
Bedömning av nollalternativet	22	Icke teknisk sammanfattning	85
Föreslagna åtgärder och uppföljning	23		
Vatten	24		

Inledning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en del i miljöbedömningen för ny föreslagen översiktsplan (ÖP) för Motala kommun, *Översiktsplan, 2040*.

Översiktsplanens process

Syfte

En översiktsplan (ÖP) är ett strategiskt dokument som ska redovisa den rådande politiska majoritetens uppfattning om hållningen med naturresurser, byggande, mark- och vattenanvändning. Den utgör ett av kommunens viktigaste strategiska dokument som ska aktualiseras under varje mandatperiod. ÖP:n är kommuntäckande och ger vägledning för beslut om hur kommunens mark- och vattenområden ska användas, utvecklas och bevaras.

ÖP:n är inte juridiskt bindande, men har stor betydelse då den ger vägledning vid såväl kommunens egna beslut om bland annat detaljplaner och bygglov, som andra myndigheters beslut om exempelvis tillstånd enligt miljöbalken. Även vid beslut på regional och statlig nivå utgör kommuners översiktsplanering ett viktigt planeringsunderlag.¹

Bakgrund

Kommunstyrelsen i Motala initierade i december 2014 en revidering av gällande översiktsplan för Motala kommun, ÖP06,

antagen 2006. Under 2015 gjordes en aktualitetsprövning av ÖP06 och samma år fattade kommunfullmäktige beslut om att den gällande översiktsplanen behövde arbetas om.

Kommunstyrelsen tog i januari 2016 ställning till hur arbetet med den nya översiktsplanen skulle läggas upp. Senare samma år, 2016, fick Samhällsbyggnadsenheten i uppdrag av kommunfullmäktige att bereda en ny översiktsplan för Motala kommun.

Under våren 2017 genomfördes en omfattande medborgardialog. I medborgardialogen ställdes frågor om viktiga vägval för utvecklingen av Motala kommun. Den resulterade i cirka 2000 synpunkter, förmedlade som svar i en digital enkät och som markeringar på en karta. Svar och synpunkter i medborgardialogen har legat till grund för den nya ÖP:n.

Förhållande till andra planer och program

Den nya ÖP:n kommer, när den blir antagen, ersätta ÖP06.

ÖP:n tar hänsyn till befintliga planer, program, riktlinjer och policydokument på kommunal, regional och nationell nivå. Den ska också vara vägledande när nya planer, program, riktlinjer och policydokument tas fram på kommunal nivå, samt i de fall det är relevant, även på regional och nationell nivå. Detta beskrivs mer utförligt i ÖP:n.

¹ www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planeering/oversiktsplan, [2020-02-24].

Miljöbedömningsprocessen

Enligt 6 kap. MB (1998:808) ska en strategisk miljöbedömning göras för planer vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Framtagande av en ny översiktsplan kan generellt antas medföra en betydande miljöpåverkan². Därför ska en strategisk miljöbedömning göras för Motala kommuns nya översiktsplan, *Översiktsplan 2040*.

Miljöbedömningsprocessen ska ske parallellt med översiktsplaneprocessen för att miljöhänsyn naturligt ska integreras i ÖP:n. Vid den strategiska miljöbedömningen ingår det att:

- samråda om omfattning och detaljeringsgrad i MKB (avgränsningssamråd)
- upprätta en MKB
- ge tillfälle till synpunkter på MKB:n och ÖP:n,
- implementera slutsatser och inkomna relevanta synpunkter innan ÖP:n antas.

Miljöbedömningens syfte

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas³.

Metodbeskrivning för MKB

MKB:n ska belysa de konsekvenser som kan förväntas uppstå vid ett genomförande av en plan, i det här fallet Motala kommuns översiktsplan. Den ska också belysa vad som är viktigt att tänka på i den fortsatta planeringen för att undvika eller begränsa negativ påverkan på omgivande miljö.

För att upptäcka eventuella brister i översiktsplaneförslaget och vid behov kunna justera översiktsplanens innehåll har arbetet med MKB:n pågått parallellt med planprocessen för ÖP:n. MKB:n kommer att ingå i beslutsunderlaget för översiktsplanens antagande.

MKB:n ska i ett tidigt skede avgränsas i omfattning och detaljeringsgrad. Avgränsningen ska bidra till att MKB:n fokuserar på de betydande miljöaspekterna som är relevanta och berörs av föreslagen ÖP. Därigenom blir MKB:n ett bättre kunskapsunderlag för beslut.

I en MKB beskrivs och bedöms flera alternativ eller framtidsscenario. De alternativ som beskrivs och bedöms i denna MKB är ett scenario där översiktsplaneförslaget genomförs d.v.s. huvudalternativet samt ett scenario där planen inte genomförs, ett så kallat nollalternativ. För en del planer kan det vara relevant att beskriva andra scenarier, så kallade sidoalternativ.

I de kapitel som följer kommer en beskrivning av miljövärden samt en bedömning av

² Miljöbedömningsförordningen [2017:966] 2 §.

³ 6 kap. 1 § miljöbalken.

miljökonsekvenser att göras utifrån aktuella avgränsningar och alternativ. Vid bedömningen av avgränsade miljöaspekter beskrivs både positiva och negativa konsekvenser.

Avgränsning

Enligt 6 kap. 10 § MB har ett avgränsningssamråd hållits med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som kan antas bli berörda av Motala kommuns nya ÖP.

Inför avgränsningssamrådet bedömde kommunen⁴ fyra frågeställningar som prioriterade: *klimatpåverkan, vatten, markanvändning och den socialt sammanhållna staden/jämlik hälsa.*

Ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen hölls 2018-02-26. Under samrådet framhöll länsstyrelsen att även aspekterna *kulturmiljö, stadsbild och försvarets intressen* behövde hanteras i MKB:n. I övrigt godkände länsstyrelsen kommunens avgränsning.

Berörda grannkommuner har också haft möjlighet att inkomma med synpunkter på avgränsningssamrådet⁵. Ett yttrande har inkommit, från Linköpings kommun, som skrev att det är ett bra och genomarbetat

förslag till upplägg av miljökonsekvensbeskrivning⁶.

Geografisk avgränsning

MKB:n beskriver miljöaspekter inom Motala kommungräns. Vissa sakfrågor är dock av sådan karaktär att påverkan kan sträcka sig utanför kommungränsen och dessa behöver därför belysas på regional och/eller nationell nivå.

Avgränsning i tid

MKB:n följer översiktsplaneförslagets tidshorisont, vilken sträcker sig till år 2040.

Avgränsning i sak

Miljökonsekvensbeskrivningen har mot bakgrund till avgränsningssamrådet avgränsats till följande frågeställningar i sak:

- klimatpåverkan,
- vatten,
- markanvändning (inkl. kulturmiljö, stadsbild och försvarets intressen), och
- social hållbarhet (socialt sammanhållen stad/jämlik hälsa).

I MKB bedöms också ifall ett genomförande av översiktsplaneförslaget påverkar:

- områden som har ett lagskydd,
- de nationella miljökvalitetsmålen, samt
- de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

⁴ Underlag för samråd om avgränsning av MKB för ny ÖP Motala, 2017-12-15.

⁵ Avgränsningssamråd miljöbedömning av ny ÖP Motala, diarienummer 16/KS 0051, Kommunledningsförvaltningen, 2018-06-19

⁶ Linköpingskommun. Yttrande över – Miljöbedömning av ny översiktsplan (ÖP) Motala. Diarienummer 16/KS 0051

Alternativ

Enligt 6 kap. 11 § MB ska MKB:n beskriva miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling utifrån översiktsplaneförslaget och ett så kallat nollalternativ och, om det är relevant, ett så kallat sidoalternativ.

Översiktsplaneförslaget

Översiktsplaneförslaget (ÖP-förslaget) innebär ett troligt scenario av Motala kommuns framtida samhällsutveckling om ÖP-förslaget antas.

Ny ÖP ska utgöra ett strategiskt, kommunövergripande och väl genomarbetat dokument. Den ska redovisa den rådande politiska majoritetens uppfattning om hållningen med naturresurser, byggande, mark- och vattenanvändning. ÖP:n ska bland annat ge vägledning i beslut om hur kommunens mark- och vattenområden bör användas, utvecklas och bevaras på lång sikt.

Den nya ÖP:n ligger till grund för detaljplanering, lovgivning och tillsyn och bidrar på så vis till att uppnå en god planberedskap för en fortsatt befolkningstillväxt i Motala kommun. Vidare anger den hur kommunen tänker att tillgodose allmänna intressen, riksintressen och miljö kvalitetsnormer samt hur den fysiska planeringen kan samordnas med internationella, nationella och regionala mål. Den nya ÖP:n utgör ett av kommunens viktigaste strategiska dokument som därför kontinuerligt aktualiseras.

Nollalternativ

Beskrivningen av nollalternativet är en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om nu aktuellt översiktsplaneförslag inte antas. Nollalternativet innebär därmed ett scenario som motsvarar Motala kommuns framtida samhällsutveckling vid avsaknad av en ny översiktsplan som strategiskt beslutsunderlag.

Enligt nollalternativet fortsätter ÖP06 att gälla, trots att planen är inaktuell i flertal delar. Kommunen saknar i och med det ett heltäckande strategiskt planeringsunderlag som stöd för beslut avseende kommunens mark- och vattenanvändning.

Sidoalternativ

Översiktsplanearbetet har inletts med en bred medborgardialog, som påverkat viktiga vägval vid framtagandet av ÖP:n. På så sätt har medborgardialogen fungerat som en metod för att utreda alternativa inriktningar tidigt i ÖP-processen, vilket motsvarar syftet med att beskrivna sidoalternativ i det här skedet av processen. Samtidigt är översiktsplaneförslaget ett översiktligt och brett framtidsscenario som lämnar utrymme för anpassningar, vidareutveckling och tolkningar inom ramen för förslaget.

Utifrån detta bedöms det inte finnas något behov av en beskrivning av sidoalternativ i denna MKB.

Lagar och mål

I detta kapitel beskrivs viktiga lagar och miljörelaterade mål som kan komma att påverka genomförandet av ÖP-förslaget.

De svenska miljökvalitetsmålen

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö-kvalitetsmål (miljömål) för en hållbar samhällsutveckling⁷. Miljömålen syftar till att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. Många av miljömålen kopplar till olika ekosystemtjänster.

I MKB-arbetet har en avstämning mot miljömålen gjorts och de som har bedömts vara relevanta för ÖP-förslaget är:

- Begränsad klimatpåverkan,
- Frisk luft,
- Bara naturlig försurning,
- Giftfri miljö,
- Skyddande ozonskikt,
- Säker strålmiljö,
- Ingen övergödning,
- Levande sjöar och vattendrag,
- Grundvatten av god kvalitet,
- Hav i balans samt levande kust och skärgård,
- Myllrande våtmarker,
- Levande skogar,

- Ett rikt odlingslandskap,
- God bebyggd miljö och
- Ett rikt växt och djurliv.

Sveriges miljömål gäller den svenska miljöns kvalitet, men miljöproblem i Sverige beror på negativ miljöpåverkan både inom och utanför landets gränser.

Globala mål - Agenda 2030

FN:s generalförsamling antog 2015 en femtonårig agenda för en långsiktig hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling, den så kallade Agenda 2030. Agenda 2030 består av 17 globala mål för att uppnå en hållbar samhällsutveckling.

Sverige har som mål att vara ledande i genomförandet av Agenda 2030⁸. Regeringen har delegerat uppdrag till ett flertal myndigheter, bland annat gällande uppföljning och analys av agendamålen. Agenda 2030 ska implementeras även på kommunal nivå⁹. Som styrmodell erbjuder Agenda 2030 en tvärssektoriell helhetssyn på kommuners verksamheter och bidrar till en hållbar utveckling.

En strävan efter att uppnå Sveriges nationella miljö-kvalitetsmål är ett sätt att bidra till att även uppnå de miljömässiga målen i Agenda 2030.

⁷ Sveriges Miljömål, Miljömålen. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/> [2020-04-06]

⁸ Regeringskansliet, Agenda 2030. <https://www.regeringen.se/rapporter/2018/06/handlingsplan-agenda-2030/> [2020-03-05]

⁹ Regeringskansliet, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/globala-mal-for-hallbar-utveckling/> [2020-03-05]

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. MB. MKN är några av många styrmedel för att nå de nationella miljökvalitetsmålen. Det finns MKN för:

- vatten,
- utomhusluft,
- fisk- och musselvatten, samt
- omgivningsbuller.

För Motalas nya ÖP är det relevant att beskriva MKN för samtliga kategorier.

Riksintressen

Riksintresseområden är skyddade enligt 3 och 4 kap. MB, som behandlar hushållningsbestämmelser för mark och vatten.

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områdena avser främst mark- och vattenområden, men kan även utgöras av bevarandevärd miljö i övrigt, exempelvis bebyggd miljö eller en landskapsbild. Natura 2000-områden är per definition av riksintresse.

Riksintresseområden är dels större områden som riksdagen beslutat om i 4 kap. MB, dels områden som är riksintressen en-

ligt 3 kap. MB och där den ansvariga nationella myndigheten har ansvar för att ange anspråk.

Riksintresseområden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade bevarandevärdena.

Ibland krävs det en avvägning mellan motstående riksintressen. Utgångspunkten är att inget riksintresse ska påtagligt skadas. Det är alltså enbart i den situation det inte går att förena två motstående riksintressen utan att det uppstår påtaglig skada på det ena, som påtaglig skada kan tillåtas. Går det inte att förena två motstående riksintressen ska det ändamålet som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt ges företräde. En sådan bedömning innefattar ekologiska, sociala, kulturella och samhällsekonomiska hänsynstagnanden.

Det är bara när någon vill ändra markanvändningen, på ett sätt som kräver ett rättsligt beslut, som ett riksintresse får betydelse. Dessa rättsliga beslut fattas utifrån någon av de lagar som ska tillämpa hushållningsbestämmelserna, till exempel beslut enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.¹⁰ Detta innebär att riksintresseanspråken inte är slutgiltigt fastställda förrän kommunen tar ett juridiskt bindande beslut, till exempel genom en detaljplan eller

¹⁰ Boverket, Riksintressen. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/> [2020-04-22]

ett bygglov. Fram till dess är det en förhandling mellan utpekande myndighet (genom länsstyrelsen) och kommunen.

De riksintressen som finns i Motala kommun är:

- Riksintresse för yrkesfiske (1st),
- Riksintresse för friluftslivet (1st),
- Riksintresse för kulturmiljövården (5st),
- Riksintresse för kommunikationer (3st),
- Riksintresse för totalförsvarets militära del (4st),
- Riksintresse för energiproduktion – vindbruk (1st),
- Riksintresse för värdefulla ämnen eller mineral (2st),
- Riksintresse för naturvård (11st),
- Natura 2000 (25st) och
- Riksintresse för turism och rörligt friluftsliv (1st).

Områden för jord- och skogsbruk som generellt är av nationell betydelse.

Med undantag för nationalstadsparker och Natura 2000-områden gäller förbudet mot påtaglig skada dock inte om åtgärden avser:

- utveckling av befintliga tätorter,
- utveckling av det lokala näringslivet,
- utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret, eller
- om det finns särskilda skäl, t.ex. utvinningen av riksintressanta fyndigheter av ämnen eller material.

Skydd av naturen

Områden eller objekt med särskilda naturvärden skyddas enligt 7 kap. MB och kan pekas ut som naturreservat, naturminne, biotopskyddsområde, Natura 2000-område, vattenskyddsområde eller strandskyddsområde.

Hotade djur- och växtarter skyddas med stöd av bestämmelser i 8 kap. MB genom bestämmelser om skydd för biologisk mångfald och genom artskyddsförordningen (2017:845), med tillhörande bilagor i vilka hotade arter är listade.

Skyddsbestämmelsernas syfte är att skydda objektets eller områdets bevarandevärden från negativ påverkan, oavsett om planerad åtgärd innebär en direkt eller indirekt påverkan och utförs inom eller utanför det skyddade området.

Naturreservat

Ett mark- eller vattenområde får förklaras som naturreservat om det behövs för att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet.

I Motala kommun finns 21 naturreservat.

Naturminne

Särpräglade naturföremål som stora träd, flyttblock eller jättegrytor kan skyddas som naturminne.

I Motala kommun finns sju naturminnen.

Biotopskyddsområde

Biotopskyddsområdets ändamål är att skydda olika typer av småbiotoper (<5 ha)

som har stor betydelse för den biologiska mångfalden. Det finns både ett generellt biotopskydd som innebär att alla biotoper av en viss typ skyddas och ett särskilt biotopskydd som innebär att ett speciellt objekt skyddas genom ett särskilt beslut.

Det finns 29 områden i Motala kommun som är skyddade som särskilt biotopskydd.

Natura 2000

Natura 2000 är inrättat av EU och är ett ekologiskt nätverk av skyddade områden. Nätverket styrs av två direktiv.

- Fågeldirektivet (79/409/EEG) och
- Art- och habitatdirektivet (92/43/EEG).

I direktiven listas fåglar, andra artgrupper samt naturtyper som anses vara mest hotade inom EU:s medlemsstater.

Bland annat ska medlemsstaterna utse särskilda områden där de listade arterna och naturtyperna förekommer och arbeta för att uppnå en gynnsam bevarandestatus för dessa. Enligt art- och habitatdirektivet innebär en gynnsam bevarandestatus att respektive naturtyp finns i stabila eller ökande arealer och att viktiga strukturer och funktioner bibehålls.

Alla Natura 2000-områden har riksintressestatus i Sverige.

I Motala kommun finns 25 Natura 2000-områden.

Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområden är upprättade för att skydda vårt dricksvatten mot föroreningar.

De kan skydda både grundvatten och ytvatten. Både Länsstyrelser och kommuner kan inrätta vattenskyddsområden.

Vattenskyddsområden har en geografisk avgränsning och kan vara indelade i olika zoner. Kopplat till vattenskyddsområdet finns olika föreskrifter till skydd för vattnet. Det kan innebära begränsningar av hur marken får användas och hur kemikaliska produkter och avfall får hanteras.

Tre vattenskyddsområden finns i Motala kommun.

Strandskydd

Strandskyddet är till för att värna växt- och djurlivet och den biologiska mångfalden samtidigt som det ska tillgängliggöra strandzoner för allmänheten.

Det generella strandskyddet gäller vid hav, sjöar och vattendrag i hela landet, enligt 7 kap. 13 § MB. Det omfattar land- och vattenområden 100 meter på land och 100 meter ut i vattnet från strandlinjen vid normalvattenstånd.

Länsstyrelsen kan för vissa vatten besluta att utvidga strandskyddsområdet till högst 300 meter. I Motala kommun är strandskyddet utökat till 150 meter längs med Vätterns, Borens, Göta kanals och Norrbysjöns stränder.

Strandskyddet i sig utgör inte ett absolut hinder mot exploatering. En bedömning måste dock göras i varje enskilt fall huruvida åtgärden är förenlig med strandskyddets syften och om det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet eller

medge dispens från det. I samband med upphävandet av strandskyddet görs en bedömning om intresset för den planerade åtgärden på den aktuella platsen väger tyngre än strandskyddets syften. Vilka särskilda skäl som kan göras gällande vid upphävande eller dispens från strandskyddet redovisas i 7 kap. 18 c – d §§ MB.

Kommunerna har huvudansvaret för dispensprövningar av strandskyddet och kan upphäva eller få dispens från strandskyddet i samband med detaljplaneläggning eller bygglov. Länsstyrelsen beslutar om dispenser och upphävanden i de fall som rör försvarsanläggningar, allmänna vägar och järnvägar, samt skyddade områden som fastställts av annan instans än kommun.

Samtliga dispenser och upphävanden som beviljas av kommunen granskas av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har möjlighet att överpröva kommunens dispensbeslutet och handlägger dispensärenden som överklagats.

Hotade djur- och växtarter

Hotade arter skyddas med stöd av 8 kap. MB och artskyddsförordningen (2017:845). Artskyddsbestämmelserna är en förbudslagstiftning som kan innebära förbud mot vissa åtgärder om de riskerar att påverka arter som listats i artskyddsförordningens bilagor. Fridlysning är en del av denna förbudslagstiftning och regleras i förordningens bilaga 1.

Det är viktigt att hantera artskyddsfrågan tidigt i miljöbedömningen i samband med framtagandet av planer, program eller planering för verksamheter och åtgärder. Om frågan om skyddade arter behandlas tidigt i planerings- och prövningsprocesser kan det säkerställas att det finns möjlighet att bedöma om den planerade åtgärden är lämplig, samt om det är möjligt att vidta tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att planen, programmet eller åtgärden kommer kunna godkännas.

- I första hand bör lokaler med skyddade arter undvikas.
- I andra hand ska åtgärder genomföras för att helt ta bort eller åtminstone minska negativa effekter för de skyddade arterna.

I de fall kriterierna för artskyddsförordningens 4 och 7, 14 §§ uppfylls, kan i vissa fall dispens erhållas av länsstyrelsen. Dock ska skälen till dispens bedömas restriktivt.

Enligt nuvarande kunskapsläge förekommer det cirka 400 kända rödlistade arter i Motala kommun. Listan bör inte ses som fullständig utan fler arter kan förekomma.

Det finns cirka 20 kända fridlysta djurarter och cirka 40 kända fridlysta växtarter i Östergötland, inte heller denna sammanställning ska ses som fullständig¹¹.

¹¹Motala kommun, Naturvårdsprogram, del 1, 2014.

Kulturmiljölagen

Genom kulturmiljölagen (1988:950) anger samhället grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Lagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen och vissa kulturföremål¹².

Det finns drygt 700 kända fornlämningar i Motala kommun som är skyddade genom Lag (1942:350) om fornminnen. Även okända lämningar omfattas av skydd.

Det finns 19 kyrkomiljöer som är skyddade som kyrkliga kulturminnen och nio byggnadsmiljöer som är skyddade som enskilda byggnadsminnen i kommunen.

¹² Riksantikvarieämbetet, <https://www.raa.se/lagar-och-stod/kulturmiljolagen-kml/> [2020-03-31].

Översiktsplaneförslaget

I ÖP-förslaget redovisas en målbild för hur kommunen kommer ha utvecklats till 2040. Som hjälp för att uppnå målbilden har tre utvecklingsstrategier och flera riktlinjer tagits fram. I ÖP-förslaget redovisas också kommunens övergripande arbete för att uppnå social hållbarhet.

Målbild

Den övergripande målbilden för Motala 2040 är att Motala stad ska vara en sjöstad för hela Sverige och en välkomnande hamn för människor och idéer från hela världen.

I efterföljande avsnitt redovisas ÖP-förslagets fem målbilder för hur Motala kommun kommer att ha utvecklats till år 2040.

Bo och leva

Målbilden är att befolkningmängden ökat med en tillväxt på i snitt 250–300 invånare/år och att kommunens invånarantal är cirka 50 000 år 2040.

Motalas centrumkärna stärks. Kommunen kan erbjuda en variation av boendeformer i god miljö med olika upplåtelseformer och utmärker sig som sjöstad. I bostadsområdena råder en ekonomisk och social balans.

Värdskap och upplevelser

Målbilden är att antalet besökare fördubblats år 2040 samt att Motala kan erbjuda attraktiva besöksanläggningar, aktiviteter året runt och evenemang på nationell nivå.

Kulturarvet utgör en viktig del i besöksnäringen.

Entreprenörskap och företagande

Målbilden är att det år 2040 finns 5 000 lokala arbetsplatser i Motala samt att det finns en kontinuerlig ökning av nystartade företag. In- och utpendling ligger i balans.

Entreprenörskap, nyföretagande och företagsklimatet är i toppklass.

Hållbart och attraktivt samhälle

Målbilden för 2040 är ett socialt och miljömässigt hållbart samhälle med människan i fokus.

Rekreation och friluftsliv ska vara tillgängligt för alla och det ska vara nära till varierade grönområden. I all planering värnas vatten som resurs och kommunens natur- och kulturvärden tas tillvara och utvecklas.

Nybyggande görs med hänsyn till en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser och beredskapen är god avseende klimatförändringar.

Segregation motverkas bland annat genom att erbjuda varierade bostadsformer i de nybyggda områdena.

Motala stad växer genom att utvidgas norrut och förtätas. Gamla industriområden omvandlas till bostadsområden och centrum präglas av stadsmässighet och ökad vattenkontakt.

Även Borensberg förtätas och växer samtidigt som känslan av en liten sjöstad vid Göta kanal bevaras.

På landsbygden planeras för ny bostadsbyggelse i sjönära lägen/LIS-områden samt utmed befintliga kommunikationsstråk. Prioriterade mindre tätorter utgör baspunkter för service- och kommunikationsstrukturen.

Verksamhetsområden för industrier och handel omvandlas, förtätas och utvecklas. Ny tillfartsväg till Borensberg frigör ytor för verksamheter. Förutsättningar för godstrafik förbättras inom och förbi Motala.

Kollektivtrafiken ska vara väl utbyggd och regionalt integrerad efter kommuninvånarnas behov.

Motala i omvärlden

Motala arbetar för en stärkt samverkan regionalt, nationellt och internationellt. Platsvarumärket ”en sjöstad för hela Sverige” är framgångsrikt.

Kommunens kärnvärden ”öppen, stolt och nyskapande” sprids till offentliga, privata och ideella organisationer inom kommunen och används även av dem.

Samhörighet med grannkommunerna är stark. Kommunen är aktiv i regional och nationell samverkan samt i samverkan med universitet och högskolor. Den internationella samverkan fokuserar på EU:s utvecklingsarbete och projekt och det finns också ett internationellt utbyte för barn och skolungdomar.

Social hållbarhet

I kommunens arbete mot att uppnå social hållbarhet används en socioekonomisk

karta över Motala stad. Kartan visar att olika stadsdelar i staden skiljer sig åt när det gäller upplåtelseformer, utbildning, inkomst och sysselsättning. Motala stad är på så sätt en segregerad stad.

Segregation är varken bra för individen eller för samhället i stort. Den byggda miljön, där vi lever och bor, påverkar hur vi har det i livet och våra framtidsutsikter.

I ÖP-förslaget beskrivs hur social hållbarhet ska uppnås under sex teman.

En sammanhållen stad

Verka för att människor med olika social bakgrund möts i vardagslivet. Detta ökar förståelsen för att livet ser olika ut för olika människor.

Samhällsfunktioner och offentliga tjänster ska vara väl synliga i samhället för att öka tillit till samhällets institutioner.

Samspel och möten

Verka för att öka kontakten mellan människor, både kontakten i nära relationer och i yttligare bekantskaper. Detta har betydelse för god hälsa och välbefinnande.

Ett fungerande vardagsliv

Verka för att den fysiska planeringen gynnar det praktiska vardagslivet, ta sig till och från arbete och skola, lämna och hämta barn på förskola, handla mat, umgås med vänner, ta del av fritids- och kulturaktiviteter av olika slag.

Identitet och upplevelse

Verka för att ge platser och område egna identiteter för att skapa positiva upplevelser som samhörighet, igenkänning och stolthet.

Hälsa och gröna stadsmiljöer

Verka för att skapa gröna mötesplatser i den byggda staden. Grönytor i staden bidrar till ökad livskvalité och har positiv inverkan på hälsan.

Trygghet och öppenhet

Verka för att offentliga rum ska upplevas som trygga, utan rädsla för brott eller hotfulla situationer.

Utvecklingsstrategier

I ÖP-förslaget presenteras tre utvecklingsstrategier som illustrerar den långsiktiga strategin och de regionala sambanden för den rumsliga utvecklingen i kommunen. Områden, platser och stråk dit kommunen framförallt vill kanalisera utvecklingsinsatser lyfts fram.

Bebyggelsestruktur

”Strukturbyggande nyttigheter” till exempel idrottsverksamhet och samhällsservice ska fördelas socioekonomiskt rättvist.

Tillräcklig planberedskap för attraktiva tomter i samtliga orter. Det ska finnas byggklara tomter i lägen nära vatten, kollektivtrafik och vid identifierade stråk.

I första hand bebyggelse på redan ianspråktagen mark. Viss exploatering är planerad på obebyggd mark och jordbruksmark. I Motala föreslås detta ske norrut där jordbruksmarken bedömts ha ett lägre värde.

Undersöka möjligheten för flytande bostäder ytterligare. Område vid Hårstorpssjöns norra strandlinje har pekats ut för detta.

Särskilda områden ska pekats ut för större evenemang, besöksnäring med mera på platser där de inte stör bostäder eller grönområden.

Kommunikationsstruktur

Verka för ett samspel mellan trafik och bebyggelse. Fortsatt krav på utrymme för bilar, dock kommer bilens miljöpåverkan troligtvis att minska.

Arbeta med fysiska åtgärder, teknikutveckling och beteendepåverkan för att långsiktigt minska transport med bil och öka transport genom gång, cykel och kollektivtrafik.

Förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken genom att samla bebyggelse runt noder och längs stråk.

Komplettera, förtydliga och nyskapa gång- och cykelvägnätet. Nya cykelstråk mellan Motala och mindre orter.

Nya platser vid infarter till orter för pendelparkeringar, samåkning och byten mellan färdstätt.

Järnvägen är viktig för arbetspendling och godstransporter, utbyggnad norrut sker för närvarande.

Grön- och blåstruktur

Grönstruktur

Grön infrastruktur prioriteras och integreras i den fysiska planeringen och i den lokala och regionala utvecklingen.

Vid utbyggnad och förtätning bevaras och utvecklas kvaliteten i centralt belägna grönområden. En genomtänkt grönstruktur bevaras i staden och på landsbygden för rekreation och friluftsliv och stad och land knyts ihop med cykelstråk.

Attraktiva och tillgängliga parker och grönområden ska finnas inom 200 meter från bostadsområden. Detta är särskilt viktigt nära områden med flerbostadshus. Växtlighet på tak och väggar, fick-parker och möjlighet till stadsodling ska möjliggöras för att skapa mer grönska i tätbyggda områden.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald ska främjas genom en sammanhängande och varierad grönstruktur. Det bidrar till en ökad hälsa, en bättre klimatanpassning och därmed minskade samhällskostnader.

Två viktiga gröna infrastrukturer som bör tas extra hänsyn till är gräsmarker och ädellövskog som håller nationellt eller internationellt hög klass. Värdestrukturen för ädellöv som sträcker sig från Linköpings eklandskap, till Borensberg och vidare norr om Boren till Motala ska värnas.

Blåstruktur

Kommunikationsleden över Vättern mellan Motala och Karlsborg stärks ytterligare. Blåstrukturen i Motala kommun innefattar större sjöar och vattendrag, stränder och Göta kanal.

Kvaliteterna inom och i sambanden mellan de gröna och blå strukturerna är viktiga utgångspunkter vid planering av staden.

Sammanhängande stråk bryts inte utan förstärks och förlängs istället när staden växer.

Estetiska värden samt mervärden för lek och rekreation skapas genom fördröjning av dagvatten i staden.

Våtmarker och dammar samt gröna områden, som kan fördröja dagvatten, anläggs i syfte att gynna den biologiska mångfalden samt i syfte att minska samhällskostnader vid en översvämning.

Riktlinjer

I ÖP-förslaget presenterar kommunen riktlinjer för hur olika aspekter bör implementeras i den fysiska planeringen och vilka ställningstagande som Motala kommun anser ska gälla för mark- och vattenanvändningen. Riktlinjerna är indelade i kategorier, i varje kategori finns sedan en eller flera riktlinjer. Kategorierna är:

- Ansvarsfull resursanvändning,
- Kommunikation
- Natur, grön- och blåstruktur, friluftsliv
- Klimatanpassning
- Trygghet och säkerhet
- Värdefulla kulturmiljöer
- Fritid och idrott
- Mark- och bostadsförsörjning
- Lokalförsörjning skolor och förskolor
- Flytande bostäder
- Planeringsbegrepp
- Miljö och hälsa
- Orter, landsbygd och LIS
- Motala tätort
- Social hållbarhet.

Klimatpåverkan

Värden och hänsyn

När det kommer till klimatpåverkan ligger värdet/värdena i att minska kommunens klimatpåverkan.

Översiktsplaneringen ska bidra till en minskad klimatpåverkan. Det som den fysiska planeringen framförallt kan påverka är de utsläpp som sker i ett geografiskt begränsat område. I Sverige kan detta kopplas till de två miljömålen: ”God bebyggd miljö” och ”Begränsad klimatpåverkan”¹³.

Den långsiktiga visionen är ett samhälle med noll nettoutsläpp av växthusgaser. På vägen dit finns idag ett nationellt klimatmål, att minska utsläppen med 70 % till år 2030¹⁴. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med noll nettoutsläpp av växthusgaser i Sverige senast år 2045, vilket kommer att bli en stor utmaning för hela samhället¹⁵. Samtidigt som utmaningen är stor, är klimatomställningen förknippad med möjligheter till stora positiva synergieffekter, såsom renare luft, bättre stadsmiljö och tryggare energiförsörjning.

I Sverige är utmaningen att minska utsläppen av växthusgaser störst inom transportsektorn, jordbruket och basindustrin. Transportsektorns utsläpp kan påverkas genom en genomtänkt översiktsplanering¹⁶. Översiktsplaneringen ska sträva efter en struktur som medför att människor har möjlighet att nå arbetsplatser, samhällsservice, fritidsanläggningar och handel, på hållbara sätt och med hållbara färdmedel.

Transportsektorn

Enligt framtagna prognoser i Länstransportplanen för Östergötland kommer både persontransporter (privat och kollektivt) och godstransporter att öka till 2040¹⁷. Detta ställer höga krav på utvecklingen av miljövänliga transportfordon samt på tillgängliga och attraktiva transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik.

För att minska klimat- och miljöpåverkan från transporter behövs en samhällsomställning¹⁸. I samhällsplaneringen handlar det om att påverka efterfrågan på resor och transporter, vilka transportsätt som vi väljer, och hur långa sträckor som vi reser/transporterar gods. Hur infrastruktur för transporter planeras och byggs samt var bostäder och arbetsplatser lokaliseras är

¹³ Boverket, Översiktsplanering för minskad klimatpåverkan, <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/> [2020-03-10].

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Naturvårdsverket, Begränsad klimatpåverkan, <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/> [2020-03-17].

¹⁶ Boverket, Översiktsplanering för minskad klimatpåverkan.

¹⁷ Länstransportplan 2018–2029, Östergötlands län.

¹⁸ Naturvårdsverket, Planera för transporteffektivitet, <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Fysisk-planering-hallbar-utveckling/Planera-for-transporteffektivitet/> [2020-03-16].

viktigt för att städer och tätorter ska kunna minska sin miljöpåverkan¹⁹.

De större vägarna i kommunen är väg 50 och väg 34 som båda ansluter till E4:an söder om kommunen. Flera sträckor längs väg 50 har byggts om de senaste åren, och flera ingår i Trafikverkets innevarande nationella infrastrukturplan. Det innebär att framkomligheten och säkerheten längs väg 50 har förbättrats under de senaste åren och kommer att fortsätta förbättras under kommande år.

Kommunen har järnvägsinfrastruktur i norr-södergående riktning. Ett pågående projekt i kommunen är att Trafikverket bygger dubbelspår från Motala stad och norrut mot Hallsberg. Detta möjliggör snabbare, effektivare och miljövänligare resor för regional arbetspendling samt nationell fjärrtrafik.

Kollektivtrafiken i kommunen består av tågtrafik, busslinjer, taxi och färdtjänst samt skolskjuts. Det finns en tågstation i kommunen, i Motala stad. Förbindelser finns norrut mot Hallsberg och Örebro samt söderut mot Mjölby och Linköping. Busslinjer trafikerar Motala stad och de större orterna i kommunen.

Befolkningsökning

Befolkningen i Motala kommun har ökat stadigt sedan ÖP06 upprättades och kommunens mål är att befolkningen ska fortsätta öka och nå 50 000 invånare till 2040.

Fler invånare innebär ett generellt ökat behov av resor och transporter.

Genom att planera för kortare avstånd mellan bostäder och service och för en tät och funktionsblandad bebyggelse blir det möjligt för fler att välja alternativa färdssätt till bilen. Principen för en hållbar stadsplanering och för att förebygga miljöproblem bör vara att från början planera för tillgänglighet utan bil. Det bidrar inte bara till en minskad klimatpåverkan utan möjliggör också för alternativ markanvändning och bättre folkhälsa.

Förutsättningarna för en god tillgänglighet skiljer sig dock mellan staden och landsbygden. Ett sätt att minska transportbehovet på landsbygden är att bygga ut telekommunikationen, vilket möjliggör distansarbete utan fysiska möten.

Riktlinjer i ÖP

De riktlinjer i ÖP-förslaget som kan kopplas till arbetet med att förebygga, hindra, motverka och avhjälpa klimatpåverkan som orsakas av Motala kommun beskrivs i ÖP-förslaget under rubrikerna:

- Kommunikationer,
- Orter, landsbygd och LIS samt
- Motala stad.

¹⁹ Ibid.

Bedömning av ÖP-förslaget

Transportsektorn

I ÖP-förslaget förutspås bilens miljöpåverkan att minska i framtiden, men dess krav på utrymme i kommunen att kvarstå. Ett samspel mellan trafik och bebyggelse beskrivs vara viktigt för att skapa goda livsmiljöer med god tillgänglighet till olika samhällsfunktioner. Det beskrivs också vara viktigt att prioritera och hitta smarta lösningar för hur biltrafiken ska kunna samspela med den framtida utvecklingen i kommunen. För att samspelet ska kunna fungera långsiktigt anges i ÖP-förslaget att förflyttningar med bil behöver minskas och färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver stärkas.

Tolkningen av ÖP-förslaget är att bilen fortsatt kommer att ha en central plats i kommunen, men att kommunen kommer prioritera infrastruktur som gynnar andra färdmedel. Denna prioritering är i linje med det nationella målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till 2045.

ÖP-förslaget hänvisar till kommunens cykelstrategi²⁰ och uppmärksammar att det befintliga gång- och cykelnätet behöver kompletteras, förtydligas och i vissa fall nyskapas. Cykelstrategin redovisar dels en behovsanalys, dels strategier för att uppnå identifierade brister.

I likhet med kommunens cykelstrategi föreslås i ÖP:n ett flertal nya cykelstråk mellan Motala tätort och närliggande mindre orter.

Satsningar på gång- och cykelnätet beskrivs i ÖP:n likvärdiga med satsningar på nya pendlar- och samåkningsparkeringar. För att främja hållbara transportsätt i kommunen skulle ÖP:n kunna lyfta fram satsningar på gång- och cykelnätet mer.

Enligt ÖP-förslaget är kommunens inriktning att nya tågstopp ska ordnas i Godegård och Fågelsta. Fler tågstopp bedöms leda till ett ökat kollektivt resande och i sin tur bidra till minskade utsläpp från personbilstrafiken.

Befolkningsökning

Kommunen har som mål att framförallt Motala stad samt Borensberg ska öka sin befolkning under de kommande åren.

En betydande del av befolkningen kommer att fortsätta bo på mindre orter eller på landsbygden, där heltäckande kommersiell och kommunal service saknas. Behovet av regelbundna persontransporter till bland annat jobb, skola, affärer, sjukvård och fritidsaktiviteter kommer att kvarstå för dem.

Motala kommun ingår i en integrerad regional arbetsmarknad och en relativt stor in- och utpendling förekommer. 18% av de som arbetar i Motala kommun pendlar in från andra kommuner medan 35% av de

²⁰ Motala Cykelplan 2016–2030, Del 1 strategier, [2016-08-29] Del 2 behovsanalys, Motala kommun [2016-08-21].

som bor i Motala kommun pendlar ut till andra kommuner²¹. Detta innebär att persontransporterna i kommunen inte bara sker inom kommunen, till exempel mellan landsbygd och huvudort, utan även interkommunalt, till exempel mellan huvudorter eller mellan glesbygd och huvudorter utanför kommunen.

Riktlinjerna för att satsa på ny bebyggelse i orter, områden och längs stråk som redan har kollektivtrafik kommer troligen att förbättra förutsättningarna för högre turtäthet, fler kollektivtrafiklinjer och fler stopp på linjerna.

De föreslagna förbättringarna på gång- och cykelnätet, särskilt inom en mil från handels- och servicecentra, kommer troligen också bidra till att fler väljer gång eller cykel som färd sätt i sina vardagsrutiner. Avståndsfaktorn gör troligen att satsningar på gång- och cykelnätet längre ”ut” från centrum punkter inte ger samma effekt. Risken är då större att sträckan upplevs vara för lång för att promeneras eller cyklas i vardagsrutinerna.

ÖP-förslagets målsättning att uppnå ett mer hållbart resande skapar förutsättningar för att begränsa negativa effekterna på klimatet.

Bedömning av nollalternativet

Utan en aktualisering av ÖP-förslaget finns det ingen helhetsbild över hur infrastrukturen bör utvecklas långsiktigt i Motala – mycket av lösningarna för att bygga ett hållbart samhälle ligger dock i just långsiktigheten och helhetsbilden.

Enligt nollalternativet finns en risk att ny bebyggelse blir mer spridd och byggs med en mer kortsiktig horisont, vilket skulle göra att synergier mellan bebyggelse, kommunal och kommersiell service och kollektivtrafik uteblir.


I ÖP06 var Sveriges klimatstrategi från 2002 gällande, i vilken Sveriges klimatmål i korthet var att utsläppen av växthusgaser över perioden 2008–2012 skulle ha ett medelvärde, som låg minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990.

Idag är de nationella miljömålen satta högre än vad de var 2006, vilket avspeglar sig i ÖP-förslaget, som också har högre klimatmål än vad ÖP06 hade.

Dagens nationella klimatmål hade legat till grund för kommunens klimatpolitik oavsett om ny ÖP antas eller ej. Genom att på ett mer genomarbetat och övergripande sätt arbeta in de aktuella klimatmålen i ÖP-förslaget så har Motala kommun dock större möjligheter att nå de nya uppsatta målen, än om ÖP06 fortfarande vore gällande.

²¹ Kolada, Jämföraren: Motala kommun, <https://www.kolada.se/verktyg/jamfora->

[ren/?_p=jamforelse&focus=16588&tab_id=145939](https://www.kolada.se/verktyg/jamfora-) [2020-04-20].



I ÖP06 beskrivs också att person- och godstransporter i högre utsträckning behöver ske med mindre miljöpåverkan och att inriktningen i samhällsplaneringen ska gynna kollektivtrafik, framförallt vid lokalisering av ny bebyggelse. Även om de nuvarande ambitionerna är ganska lika ambitionerna i ÖP06 så har Motala kommun förändrats och utvecklats sedan ÖP06 antogs. De lösningar som föreslås i ÖP06 är inte längre aktuella och inte fullt så effektiva för att uppnå ambitionen om en mindre miljöpåverkan orsakad av transportsektorn.

Att fortsätta grunda den fysiska planeringen på ÖP06 bedöms sammantaget vara ett sämre alternativ mot kommunens ambition att minska Motala kommuns klimatpåverkan.

Föreslagna åtgärder och uppföljning

Nedan sammanfattas de föreslagna åtgärder som har beskrivits i kapitlet *Bedömning av ÖP-förslaget*.

- lyfta fram satsningar på gång- och cykelnätet ytterligare i ÖP-förslaget.

Vatten

Värden och hänsyn

Vatten är en självklar del av Motala kommuns identitet och en förutsättning för utvecklingen i kommunen. Det vatten i Motala kommun som har i särklass högst värden är Vättern. Förutom Vättern finns det ett antal fler mindre sjöar och vattendrag som är värdefulla.

Vattnets värden är mångsidiga och hänsyn behöver tas till flera intressen parallellt, vilket innebär att bevarande av vattenresurser är en mycket komplex fråga. Vatten kan dessutom vara både en värdefull resurs och ett utmanande hot för människor och byggd miljö.

Vatten är en attraktiv faktor vid utvecklingen av städer och orter. Att bo nära vatten eller med utsikt över vatten, ha närhet till bad eller vattenaktiviteter höjer bostädernas värde och människors välmående. Rent vatten och en fungerande vattenförsörjning är dessutom en grundläggande förutsättning för att även framtida generationer ska kunna bo och leva som vi gör idag.

Vattenmiljöer är viktiga habitat för många växt- och djurarter. Att vattnet är friskt och i balans är av ytterst vikt för den biologiska mångfalden och för vårt ekosystem och därtill kopplade ekosystemtjänster i sin helhet.

Människors direkta och indirekta påverkan på vattnets kvalitet och status, genom till exempel utsläpp, övergödning och exploatering, är därför avgörande för vår egen, djurs och växters framtid i det globala ekosystem där vi alla ingår.

God vattenkvalitet

I princip alla sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten i Sverige, är indelade i mindre enheter, så kallade vattenförekomster²². Varje vattenförekomst beskrivs och följs upp kontinuerligt avseende sin *kvantitativa, ekologiska och kemiska* status och mål sätts upp för att uppnå en *god status*.

Syftet är att vi ska ta hand om våra vattenresurser så att kommande generationer ska få tillgång till vatten av bra kvalitet i tillräcklig mängd. Arbetet grundar sig i EU:s vattendirektiv som anger vad EU-länderna vattenförekomster minst ska klara vad gäller vattenkvalitet och tillgång på vatten.

I Motala kommun, som tillhör Södra Östersjöns vattendistrikt, finns totalt 70 klassade vattenförekomster varav 13 är sjöar, 33 är vattendrag och 24 är grundvatten.

- Två sjöar och tre vattendrag uppnår god ekologisk status. Två sjöar ska uppnå god ekologisk potential 2027 och övriga sjöar och vattendrag har tidsfrister att till senast 2021 eller 2027 uppnå en god ekologisk status.
- Bortsett från gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar

²² Vatten som är för små för att klassas som vattenförekomst betecknas som övrigt vatten.

(PBDE)²³ uppnår alla ytvattenförekomster utom två sjöar och ett vattendrag en god kemisk status. Tidsfristen att nå en god kemisk status är satt till 2017 för de två sjöarna och till 2021 för vattendraget.

- Samtliga grundvattenförekomster uppnår god kemisk och god kvantitativ status.

Förutom hydromorfologiska förhållanden²⁴ är näringsämnesläckage från jord- och skogsbruk samt försurning till följd av atmosfäriskt nedfall exempel på faktorer som påverkar ytvattenförekomsternas statusklassning.

I Motala kommun är övergödningen av yt- och grundvattenförekomster vanligt förekommande. För att uppnå de uppsatta kvalitetsmålen i tid krävs vattenvårdande åtgärder.

Vattenförsörjning och vattenskydd

Ca 90% av kommunens invånare är anslutna till kommunalt vatten och avlopp. Det finns även ett okänt antal fritidsboende i kommunen²⁵.

Kommuner är enligt lagen om allmänna vattentjänster ansvariga att tillhandahålla allmänt vatten och avlopp om behov finns. Möjligheten till rent dricksvatten anses vara ett allmänt intresse som därför ska

hanteras i kommunens översiktliga planering.

Kommunen har fem kommunala vattentäkter till vilka fem vattenverk är kopplade. Det är två ytvattentäkter, Vättern och Boren, samt tre grundvattentäkter belägna i Tjällmo, Karlsby och Godegård. Ljungsjöns ytvattentäkt som förser stora delar av Linköpings kommun med dricksvatten ligger delvis i Motala kommun.

Fastställda vattenskyddsområden med tillhörande föreskrifter finns för Vättern, Tjällmo och Ljungsjön.

Reservvattentäkter saknas i kommunen och idag fungerar de befintliga vattentäkterna som nödvattentäkter för varandra. Om vattenförsörjningen från Vättern skulle vara ur funktion räcker inte de övriga täkterna till. I ÖP06 föreslås därför sex reservvattentäktsoverområden för fortsatt utredning²⁶.

I Motala kommun finns nio avloppsreningsverk och en större pumpstation. VA-systemet omfattar även andra tekniska anläggningar som ledningsnät och pumpstationer.

Översvämningsrisk och dagvattenhantering

En aktuell effekt av klimatförändringarna som behöver hanteras i den fysiska planeringen är hanteringen av stora skyfall. Ny forskning visar att skyfallen kan förväntas

²³ p.g.a. atmosfärisk deposition överskrider gränsvärdena för alla Sveriges ytvattenförekomster.

²⁴ Hydromorfologi avser förhållandena i ett vatten gällande morfologi, kontinuitet, flödesdynamik, volymer, etc.

²⁵ Motala kommun, VA-översikt, 2018.

²⁶ Ibid.

öka uppemot dubbelt så mycket mot vad man tidigare antagit. I arbetet med klimatanpassning av ledningsnät i Sverige rekommenderas därför en klimatkoefficient på minst 25 %²⁷.

I samband med framtida utbyggnad och förtätning av Motala tätort kommer belastningen på dagvattensystemet att öka. En utredning har gjorts på kapaciteten i ett urval av ledningssträckor i Motala stads dagvattensystem²⁸. Utredningen har visat åtgärdsbehovet för avlastning av det befintliga ledningsnätet. För större skyfall behövs ytterligare åtgärder för att hantera dagvatten på ytan och förebygga för skador och översvämningar inom tätorten.

Som ytterligare planeringsunderlag finns en översvämningsskartering²⁹ för Motala ström att tillgå. Den redovisar översvämningssoner vid 100-årsflöde, 200-årsflöde och beräknat högsta flöde (BHF) och har anpassats till förväntade flöden år 2098.

Kommunens dagvattenpolicy, som för närvarande revideras, ska vara ett tydligt verktyg i arbetet med klimatanpassning, att minska belastningen av föroreningar till recipienter samt att klargöra roller och ansvar i frågor som rör dagvatten i samhällsplaneringen³⁰. Inriktningen i nuvarande dagvat-

tenpolicy är att man i första hand ska infiltrera dagvatten på tomtmark (LOD, — Lokalt omhändertagande av dagvatten) och i andra hand fördröja det på tomtmark innan man får släppa det till kommunens ledningsnät för dagvatten.

Vättern

Vättern är Sveriges näst största sjö och breder ut sig över flera län och kommuner. En del av östra Vättern ligger i Motala kommun.

Vättern är skyddad som Natura 2000-område samt utpekad som riksintresse för natur, rörligt friluftsliv, yrkesfiske, kulturmiljövärden samt försvarets intressen. Sjön är dessutom dricksvattentäkt och ett vattenskyddsområde med tillhörande föreskrifter. Hela Vättern ingår i en vattenförekomst som för närvarande har bedömts ha god ekologisk status, men som inte bedömts uppnå god kemisk status.

Flera större städer och orter är belägna intill Vättern, däribland Motala stad. I flera områden intill Vättern bedrivs dessutom storskaligt jord- och skogsbruk.

Strandskyddade områden

Strandskyddet är ett områdesskydd vid hav, sjöar och vattendrag som syftar dels till att skydda allmänhetens tillgänglighet

²⁷ SMHI, forskningsnyheter skyfall. <https://www.smhi.se/forskning/forskningsnyheter/ny-forskning-skyfallen-kan-bli-annu-varre-i-ett-forandrat-klimat-1.142644> [2020-03-31].

²⁸ Lämpliga ytor för fördröjning av dagvatten i anslutning till prioriterade dagvattenledningar, Sweco Environment AB, 2018-07-12.

²⁹ Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap, Översvämningsskartering utmed Motala ström, Sträckan från Vättern till Bråviken, rapport nr 26, 2014-10-31.

³⁰ VA-översikt Motala kommun med strategi för hantering av VA utanför nuvarande kommunala verksamhetsområden, Motala kommun, 2018-04-16.

till strandzonen och dels till att bevara goda livsvillkor för växter och djur. Strandskydd gäller vid alla sjöar och vattendrag oavsett storlek. Även mindre bäckar och tjärnar har ofta stor betydelse för den biologiska mångfalden. Strandskyddet är en förbuds- lag och ingrepp får ske endast om det finns godtagbara särskilda skäl, läs mer under kapitlet ”Lagar och mål”.

Riktlinjer i ÖP

I ÖP-förslaget presenteras riktlinjer som bidrar till att förebygga, hindra motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter på vatten, både som resurs och hot, under rubrikerna:

- Dagvatten,
- Grundvatten och vattenkvalitet,
- Vatten och avlopp och
- Flytande bostäder.

Bedömning av ÖP-förslaget

Enligt ÖP-förslaget är målet att öka kommunens befolkning från ca 43 000 invånare till 50 000 invånare år 2040³¹. Detta ställer krav på vattenförsörjningen likaväl som på dagvattenhanteringen. Även behovet av skyddsåtgärder, för att inte få en negativ påverkan på vattenkvaliteten i kommunens sjöar och vattendrag, ökar.

I Motala stad föreslås både förtätning av befintlig bebyggelsestruktur och exploatering av tidigare ännu ej ianspråktagen

mark. I de mindre orterna föreslås jämförelsevis ianspråktagande av ny mark i högre grad. I LIS-områdena handlar det uteslutande om exploatering på ej tidigare ianspråktagen mark.

Eftersom vattennära lägen anses som särskilt attraktivt för nya bostäder har kommunen i sitt ÖP-förslag valt att peka ut ett stort antal framtida utvecklingsområden för bostäder just i nära anslutning till vatten.

De korta avstånden mellan värden knutna till vattenmiljöer och planerade områden för exploatering ökar vikten av relevanta och tillräckliga riktlinjer i ÖP.

God vattenkvalitet

Kvaliteten och kvantiteten på grundvattnet i kommunen är idag god. De riktlinjer som föreslås i ÖP, till exempel att alltid beakta skyddsbehovet av grundvatten i fysisk planering och att hålla sig uppdaterad om grundvattennivåerna i kommunen, bedöms i dagsläget vara tillräckliga för att upprätthålla den goda statusen i grundvattenförekomsterna.

Vattenskyddet i kommunen är inte starkare än sin svagaste länk. 10% av invånarna i kommunen är inte anslutna till kommunalt vatten och avlopp. För att försäkra sig om en lägsta nivå på vatten- och avloppssystemet i kommunen så finns i ÖP-förslaget en riktlinje om att införa höga krav på skyddsnivån för enskilda avlopp. Detta bedöms förbättra möjligheterna för att uppnå en

³¹ Motala kommun, VA-översikt, 2018.

god ekologisk status i fler vattenförekomster.

I ÖP-förslaget beskrivs att kommunen är ”öppen för återskapande av våtmarker”. Att återskapa våtmarker är ett sätt att förbättra vattenkvaliteten i kommunens ytvatten. Genom anläggandet av större våtmarker eller skydds-zoner längs med vattendrag och diken kan näringsämnesläckaget från jordbruket till recipient minskas. Några av de utpekade platserna för ny blåstruktur i Motala tätort skulle kunna utformas som våtmarker. Det vore dessutom önskvärt att peka ut lämpliga platser i hela kommunen där vattenvårdande insatser kan genomföras, till exempel anläggandet av s.k. hästskovåtmarker längs diken i åkerlandskapet eller återskapande av våtmarker, med fördel där det funnits våtmarker tidigare. Det skulle troligen minska steget till ett faktiskt genomförande av vattenvårdande åtgärder.

Vattenförsörjning och skydd för dricksvatten

I ÖP-förslaget föreslås flera riktlinjer för att möta det ökade trycket på vattenförsörjningen.

En riktlinje är att Vättern ska klassas som riksintresse för vattenförsörjning. Riksintressestatus för Vättern i detta avseende bedöms som mycket positivt då det skulle stärka Vätterns ställning som viktig vattenresurs gentemot andra eventuellt motstridiga intressen.

De övriga vattentäkterna i kommunen räcker inte till ifall vattenförsörjningen från Vättern, på grund av en olycka eller annan oförutsedd händelse, behöver tas ur drift.

Därmed bedöms det som angelägen att lösa frågan om reservvattentäkter.

Av gällande ÖP06 går att utläsa att frågan varit aktuell redan under dåvarande ÖP process. I nu aktuellt ÖP-förslag går endast att utläsa att ”kommunen ska ta ett strategiskt beslut om behovet av reservvattentäkter”. För att frågan om nya reservvattentäkter inte ska bli ännu mer utdragen föreslås att kommunen i ÖP-förslaget presenterar det strategiska beslutet kring reservvattentäktens/-ernas varande eller icke varande.

Andra riktlinjer i ÖP-förslaget avser att förbättra kapaciteten för kommunens vatten- och spillvattenledningssystem såväl som för avloppsreningsverket i Karshult. I samband med utbyggnaden av reningsverket föreslås dessutom åtgärder för att undvika negativa effekter på människors boendemiljöer och hälsa.

Utbyggnaden av vatten- och avloppsförsörjningen bedöms vara en förutsättning för att Motala kommun ska kunna växa befolkningsmässigt enligt ÖP-förslagets målbild.

Idag är två av fem kommunala vattentäkter skyddade som vattenskyddsområde. Riktlinjerna i ÖP-förslaget anger att vattenskyddsområden med inrättade skyddsföreskrifter ska tas fram för samtliga kommunala vattentäkter. Vattentäkter som är bildade som vattenskyddsområden är skyddade i 7 kap. MB. Och har därmed ett starkare juridiskt skydd än kommunala vattentäkter.

Kommunens ambition att bilda fler vattenskyddsområden bedöms som ett bra verktyg för att såväl säkra vattenförsörjningen som den generella vattenkvaliteten i kommunen. Tydliga föreskrifter avseende vad som är tillåtet och inte tillåtet på olika avstånd från vattentäkten ger goda förutsättningar för att planera den fysiska miljön med ett flergenerationsperspektiv.

Översvämningsrisk och dagvattenhantering

ÖP-förslaget anger riktlinjer för hur kommunen ska förbereda sig för starkare skyfall. Fokus ligger på att genomföra åtgärder för samhällsviktiga funktioner och bebyggelse i lågpunkter och instängda områden. Som lösning ges att allmänna markytor ska utformas som översvämningsbara ytor vid extremregn. Att ha med sig detta tidigt i planeringen av nya bebyggelseområden och kanske ännu viktigare, vid förtätning i redan bebyggd miljö, förbättrar möjligheterna att minska negativa effekter på vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag under extremvädersituationer. Framförallt skyddar åtgärderna bebyggelse och verksamheter från översvämming när dagvattennätets kapacitet överskrids.

ÖP-förslaget hänvisar till Länsstyrelsens och MSB:s³² rekommendation om att utgå ifrån ett 100-årsscenario uppräknat med en klimatfaktor. Detta ger tydliga signaler till både kommunala och privata byggherrar att inte bygga sig till fler klimatrelaterade problem än de som redan finns.

Att bygga ett ledningssystem för att hantera ett 100-års regn bedöms i kommunens ÖP-förslag inte som rimligt. Istället anges att utbyggnaden av den täta staden kräver att utrymme säkras för en utökad dagvattenhantering och att det finns behov av att skapa ytliga system så att dagvatten fördröjs och renas lokalt, det vill säga så nära källan som möjligt.

Kommunens riktlinjer anger att dagvattnet i första hand ska behandlas och omhändertas lokalt genom fördröjning, infiltration och rening. Dagvattnet ska ses som en resurs som kan stärka andra värden i bebyggelsen samtidigt som belastningen inte ökar på det befintliga dagvattennätet. I ÖP-förslaget pekas områden i Motala tätort ut som kommunen önskar att använda för fördröjning av dagvatten, tex genom skapandet av översilningsytor eller anläggandet av våtmarker/dammar. Detta bedöms vara mycket positivt.

En utmaning i förtätningsprojekt där dagvatten ska hanteras lokalt är det tillgängliga utrymmet. Det innebär att även om ambitionen om lokalt omhändertagande av dagvatten är hög, så kan det på vissa platser, särskilt där förtätningsgraden är hög, hamna i konflikt med platsens fysiska förutsättningar. Därför rekommenderas att behovet av en dagvattenutredning i framtida projekt hanteras tidigt i samhällsbyggnadsprocessen. På så vis kartläggs platsens förutsättning för omhändertagande av dagvatten tidigt i processen, vilket underlättar att

³² Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

finna så bra lösningar som möjligt ur ett dagvattenperspektiv.

Vättern

Värdena och skydden kopplade till Vättern är många. De allmänna intressena i Vättern är minst lika många.

Kommunens ambition är att få Vättern klassad som riksintresse för vattenförsörjning, för att på så sätt stärka sjöns skydd som dricksvattentäkt. Denna ambition bedöms ligga i linje med Vätterns ekologiska skyddsvärden vilket är positivt för vattenmiljön i Vättern som helhet.

Det kan dock uppstå konflikter med andra intressen i Vättern, till exempel försvarsmaktens intressen. Även här har kommunen i ÖP-förslaget ett tydligt ställningstagande; nämligen att kommunen ställer sig kritisk till försvarsmaktens stoppområden vilka bland annat berör Vättern.

Strandskyddade områden

Strandskyddet är högst aktuellt för vattenintresset då det sträcker sig lika långt ut i vattnet som upp på land, generellt 100 meter. För några vatten i Motala kommun gäller dock utökat strandskydd till 150 meter.

Kommunen har som mål att vara en sjöstad för hela Sverige och mycket av den planerade nya bebyggelsen är utpekad i strand-

nära lägen, både i form av landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) och genom generell bebyggelseutveckling.

I LIS-områdena ska betydelsen av en positiv utveckling av landsbygden beaktas som ett extra särskilt skäl vid prövning av dispens från strandskyddet³³. Kommunen poängterar i ÖP-förslaget att LIS-områdena varken ska ses som ett löfte om exploatering eller som ett tvång, utan som en möjlighet som i det enskilda fallet få utredas närmare.

Kommunen har, förutom att peka ut nya exploateringsområden på mark, även ställt sig positivt till flytande bostäder. I dessa projekt är värnandet av strandskyddets syften lika viktigt som i andra exploateringsprojekt i strandnära lägen.

Kommunens riktlinjer i ÖP-förslaget är att avvägningar mellan olika intressen ska göras i den fortsatta planeringen. De framhåller också att det vattennära läget, tätortsnära natur och stråk för rörelse är viktiga för Motala som helhet. Kommunens riktlinjer följer regelverket för strandskydd och om detta följs så bedöms inte negativa konsekvenser uppstå för strandskyddsområdena.

Det som kan kommenteras angående strandområdets värden och strandskyddets grundläggande syfte i relation till utpekade LIS-områden är att kommunen har pekat ut en stor andel areal som just LIS-områden,

³³ <http://www.strandskyddsdelegationen.se/strandskydd-och-dispens/landsbygdsutveckling-i-strandnara-lagen-lis/> [2020-04-07].

det vill säga områden som särskilt ska beaktas vid ansökan om dispens från strandskyddet. Om alla LIS-områden genomförs så kommer stora sträckor av till exempel Göta kanals och Borens stränder bebyggas. Den totala storleken på de föreslagna nya utvecklingsområdena kommer att få en betydande påverkan på de värden som strandskyddet ska värna och måste ses som svårt, om inte osannolikt, att genomdriva hos Länsstyrelsen. Det hade kanske behövts en prioritering av alla LIS-områden i ÖP-förslaget. Det hade också varit intressant att veta hur stor andel av den önskade/planeerade befolkningsökningen i kommunen som är beroende av ny bebyggelse i just strandnära lägen. Genomförandet av denna sorts bebyggelse kan vara mer eller mindre svårt att genomföra och det är därmed riskabelt om en allt för stor andel av befolkningstillväxten är beroende av detta.

Bedömning av nollalternativet

Utan en aktualisering av ÖP-förslaget saknar kommunen ett aktuellt helhetsgrepp över hur värden och hänsyn kopplat till kommunens vattenresurser ska hanteras.

ÖP06 har inte längre aktuella inriktningar och strategier vad gäller miljö kvalitetsnormer för kommunens vattenförekomster, underhåll och utveckling av kommunens vatten- och avloppssystem eller skydd av värdefulla vatten. ÖP06 saknar också aktuella strategier baserade på uppdaterade riskmodelleringar för framtida extrema skyfall med risk för översvämning som

följd. Att fortsätta basera den fysiska planeringen på ÖP06 bedöms därför vara ett sämre alternativ.

I ÖP06, liksom i aktuellt ÖP-förslag, är kommunens inriktning att allmänhetens tillgång till stränder inte ska försämrats. Strandskyddet, liksom kommunens egna initiativ till att värna kommunens stränder, bedöms som lika starkt i ÖP06 och aktuellt ÖP-förslag. Förutsättningar har dock förändrats efter antagandet av ÖP06. Framförallt har LIS-områdena tillkommit som begrepp i aktuellt ÖP-förslag. LIS-områden innebär möjligheter för kommunen att bygga i strandnära lägen, men konflikter kan ofta uppstå med strandskyddet. I ÖP06 beskrivs inte denna konflikt av naturliga skäl. Det innebär en risk för att sådana här konflikter inte hanteras likartat på alla platser och över tid i kommunen.

Föreslagna åtgärder och uppföljning

Nedan sammanfattas de förbättringsåtgärder av ÖP-förslaget som denna MKB föreslår. Åtgärdsförslagen av avsedda som rekommendationer och diskussionsunderlag för det fortsatta arbetet i ÖP-processen och kan arbetas in i ÖP-förslaget i delar eller i sin helhet.

- Komplettera ÖP-förslaget med tänkbara fysiska platser över hela kommunen och konkreta åtgärder för vattenvårdande insatser som till exempel våtmarker.

- Att i ÖP-förslaget presentera det strategiska beslutet kring reservvattentäkter.
- Behovet av dagvattenutredning rekommenderas avgöras tidigt i framtida planeringsprocesser.

Markanvändning

Värden och hänsyn

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Det är många intressen som ska sammas om en kommuns mark.

Behovet av exploatering för bostäder, infrastruktur och verksamheter behöver ställas emot behovet av mark för livsmedelsförsörjning, skogsindustri, vatten- och kraftförsörjning. Även hälsorelaterade värden kopplade till friluftsliv och därmed vikten av bevarande av en god tillgång till natur och kultur är viktigt att inkludera i avvägningarna mellan olika markanvändningsintressen.

Jord- och skogsbruk

I Motala kommun finns ett levande jord- och skogsbruk. I norr finns övervägande skog medan kommunen i söder domineras av ett jordbrukspräglat slättlandskap.

Generellt är allt jord- och skogsbruk av nationellt intresse. Det innebär att jord- och skogsbruksmark endast får tas i anspråk först efter noggrann värdering och vägning mot andra samhällsintressen.

Exploatering för byggande och infrastruktur innebär ett betydande hot mot odlingslandskapets ekosystemtjänster och möjligheten till att producera livsmedel.

Kraftförsörjning

Motala kommun upprättade 2011 en vindbruksplan. I den uttrycker kommunen att man är positiv till produktion av förnyelsebar energi så som vindkraft och solenergi.

Motala kommun berörs av ett område som är av riksintresse för vindbruk i norra delen av kommunen. Uppförda vindkraftverk finns på ett flertal platser inom kommunen.

För att en utbyggnad med vindkraft ska kunna ske med begränsad omgivningspåverkan finns ett behov av tydliga riktlinjer i kommunens översiktsplan³⁴. Vid utpekande av lämpliga områden för vindkraftverk ska hänsyn tas till tätortsutveckling, tätortsnära rekreation, riksintressen och karaktärsbyggnader i kulturlandskapet. Totalförsvarets, luftfartens och mellankommunala intressen är ytterligare exempel på andra markanvändningsanspråk som ska beaktas.

Det utvinns även vattenkraft i kommunen, i Motala ström, Hättorsån och Karlströmsån.

Naturmiljö och biologisk mångfald

Naturskydd

I Motala kommun finns ett stort antal områden, objekt och arter som, på grund av sina höga naturvärden, är lagskyddade:

- Strandskydd,
- Naturresevat,
- Naturminnen,
- Biotopskyddsområden,

³⁴ Motala kommun, Vindbruksplan, 2011.

- Vattenskyddsområden,
- Natura 2000-områden och
- Riksintresse för naturvården.

Dessa presenteras i kapitel *Lagar och mål* och konsekvensbedöms i kapitel *Avstämning mot Lagar och mål*. Generellt vid påverkan eller risk för påverkan av naturvården som har ett lagskydd ska respektive lagar och beslutade skyddsföreskrifter följas.

Värdefull natur

Naturområden av nationellt, regionalt, kommunalt och lokalt värde redovisas i kommunens naturvårdsprogram³⁵. Utdrag från naturvårdsprogrammet med tillhörande objektskatalog följer nedan.

Odlingslandskapet

Genom senare tiders effektivisering och import har åkerarealen på knappt 50 år minskat med 14 %. Sedan år 2005 har arealen betesmark minskat med 19 %. Effekten är en kraftigt förändrad landskapsbild och försämrade livsbetingelser för till kulturlandskapets knutna växt- och djurarter.

Naturliga gräsmarker är den naturtyp som utpekats som mest hotad i Sverige³⁶. Om hävden på dessa marker upphör eller förändras så påverkas förutsättningarna för många arters överlevnad. Strukturella förändringar som borttagning av stenmurar och åkerholmar, rätning eller sammanslagning av mindre åkrar eller plantering av skog på tidigare öppna marker medför

stora förluster för många av odlingslandskapets växt- och djurarter. Hoten är nära relaterade till markanvändningen både vad gäller ytanspråk och skötsel.

I Motala kommun finns drygt 600 klassade odlingslandskap varav 22 områden har klassats som nationellt intressanta³⁷. Av dessa är nio hagmarker, fem alléer och resterande utgörs av slätterängarna vid Soldatängen och Skrikstad, samt de gamla kulturlandskapen vid Staffanstorp respektive Fagerfallet.

I Motala kommun har det inventerats knappt 300 ängs- och hagmarker. Bevarandevärdet av knappt en femtedel av dessa bedömdes vara av regionalt intresse och resterande av kommunalt eller lokalt intresse.

Faktorer som påverkat klassningen av de inventerade områdena och som direkt kan kopplas till minskningen av artmångfalden på ängs- och betesmarker är gödsling, för lågt betetryck och igenväxning³⁸.

Bland de nationellt intressanta områdena finns inga torrängar, men på gränsen till att klassas som nationellt intressant finns en motocrossbana, vid Galgbacken i Lönsås. Här finns torrängsflora med flera rödlistade växter och insekter. I kommunens naturvårdsprogram framhävs att särskild kraft bör läggas på att identifiera, restaurera och säkra fortsatt hävd på fler torrängar, eftersom dessa är mycket ovanliga.

³⁵ Motala kommun, Naturvårdsprogram del 1, 2014.

³⁶ <https://www.artdatabanken.se/> [2020-04-07].

³⁷ Motala kommun, Naturvårdsprogram del1, 2014.

³⁸ Ibid.

Det finns sju områden med skogsbeten, av kommunalt och lokalt intresse i kommunen. De är generellt ovanliga i landskapet idag och därför extra viktiga att sköta och bevara. Karaktäristiskt för skogsbeten är ett variationsrikt trädskikt, förekomst av luckor i vegetationen samt en tät grässvål.

Eklandskapen i Östergötland är sett till sina natur- och kulturvärden av nationellt intresse. De finns både i skogsmark och i odlingslandskapet. Bevarandevärdena är till stor del beroende av hävd i form av betesdjur samt att igenväxning motverkas. Idag är dock ekmiljöerna för igenväxta på grund av upphörd eller för svag skötsel.

Särskilt värdefulla ekmiljöer hittas runt Boren, som ekhagarna i Kristberg och Stubba, ekskogen i Ruda, samt vid Strömmens utlopp i Boren vid Ekenäs. 14 av kommunens ekmiljöer är regionalt intressanta. Nationellt värdefulla ekmiljöer förekommer punktvis i norra och södra delen av kommunen.

Det finns 240 alléer klassade som naturvärden i kommunen, varav sex är av nationellt intresse och 17 av regionalt intresse. Det är viktigt att bevara alléerna för framtiden genom att successivt föryngra dem, utan att för den skull ta bort alla träd samtidigt.

Våtmarker

Våtmarker är viktiga för den biologiska mångfalden och bidrar till viktiga ekosystemtjänster. Våtmarker kan hålla kvar näringsämnen och miljöstörande ämnen,

minska klimatpåverkan och öka vattnets uppehållstid för utjämning av höga flöden.

Ett nittiotal våtmarker är inventerade i kommunen³⁹. Av dessa klassades vid inventeringstillfället 16 som ostörda medan nio klassades som förstörda. Resterande 75 objekt är mer eller mindre påverkade av ingrepp som påverkar vattenföringen, exempelvis dikning, avverkning av angränsande skog, vägbyggen eller vattenreglering⁴⁰.

En mycket speciell form av våtmarker är extremrikkärr, eller så kallade kalkkärr, som kan bildas under mycket speciella geologiska och hydrologiska förhållanden. Kalkkärren har en säregen flora där orkidéer är mest välkända. I Motala kommun har sju kalkkärr bedömts vara av riks- eller regionalt intresse.

Några av de mest värdefulla kalkkärren har på senaste tiden restaurerats och fler kalkkärr har dessutom fått skydd. Dock så har statusen försämrats på de mindre och lägre klassade kalkkärren i kommunen. Hoten mot kalkkärren är igenväxning och förändrad hydrologi. Naturtypen är idag starkt hotad på grund av att det finns så få objekt kvar, dock har restaurering på till synes helt förstörda kalkkärr givit mycket goda resultat.

Mossar och kärr upptar en stor areal av Motala kommuns yta och kommunen har

³⁹ Motala kommun, Naturvårdsprogram del1, 2014.

⁴⁰ Ibid.

därför ett särskilt ansvar att bevara de värden som finns knutna till denna naturtyp. Fem objekt är av nationellt intresse.

Skogsområden

Det finns stora arealer skogsmark i Motala kommun. Dock är andelen ytor med höga naturvärden i förhållandet till skogsarealerna relativt liten⁴¹.

De flesta skogsområden som har beskrivna naturvärden finns på torr och frisk mark, medan cirka en fjärdedel utgörs av sumpskogar. Barrskogar dominerar men både bland- och lövskogar förekommer.

Av de skogsområden som är av nationellt intresse kan särskilt strandskogarna utmed Vättern samt Vätterns öar nämnas. Där blandas gamla grova tallar med gamla, självföryngrande bestånd av lind.

På de näringsrika jordarna i slättområdena finns nationellt intressanta områden med gammal lövskog, till exempel vid Ulvåsa och Lidsö. Även i stadsnära lägen utmed Göta kanal och Motala ström finns bevarandevärda trädbestånd, till exempel Sveriges längsta allé.

I de norra delarna av kommunen finns ett par karakteristiska skogsområden för skogsbygden, som också bedömts vara av nationellt intresse, till exempel Trolleflod och Håleberget.

Bland de skogsområden som är av regionalt intresse finns förutom barr-, bland- och

lövskog även en del sumpskogar, till exempel vid Sofiero och Godegårds bruk. De kommunalt intressanta skogsområdena finns framförallt norr om Boren och utgörs av barrskogsmiljöer eller sumpskogar. Lokalt intressanta skogsområden utgörs främst av naturvärdesobjekt som redovisas i Skogsstyrelsens inventeringar.

Fragmenteringen som sker genom hyggesbruk är ett vanligt förekommande hot mot naturvärden i skogsområden. Även om ett bestånd med naturvärden sparas så kan avverkning i intilliggande områden ge negativ påverkan på naturvärdena på grund av kanteffekter. Detta är extra känsligt i sumpskogar eftersom livsmiljöerna där är beroende av stabila förhållanden med låga temperaturer och hög luftfuktighet. Fragmenteringen som sker på grund av hyggesbruk försämrar dessutom spridningskorridorer i landskapet.

Ett annat hot mot kommunens skogsområden och som drabbat ädelskogsmiljöer hårt, är sjukdomar på träd, till exempel askskottssjukan och almsjukan.

Sjöar och vattendrag

Motala kommun är mycket rikt på olika typer av sötvattenmiljöer. Tre vattendrag är av nationellt intresse⁴².

De mest påtagliga utmaningarna för bevarandet och återskapandet av vattenmiljöer är mänsklig aktivitet i form av fysisk påverkan. Torrläggning av stora områden vid

⁴¹ Motala kommun, Naturvårdsprogram del1, 2014.

⁴² Motala kommun, Naturvårdsprogram del1, 2014.

dikning i jord- och skogsbruket, vattenregleringar i samband med kraftverk, fördämningar och rätningar av vattendrag är exempel på åtgärder som har skett på bekostnad av naturvärden och därmed förutsättningarna för ekosystemtjänster.

Några positiva trender de senaste decennierna är en uppbromsning av vattnens försurning och minskad näringsbelastning av våra vatten.

Grön infrastruktur

En väl fungerande grön infrastruktur skapar värden i form av viktiga ekosystemtjänster som pollinering, hushållning med vatten och näringsämnen och ökad resiliens mot klimatförändringens effekter, vilket minskar sårbarheten i samhället.

Grönstruktur kan också utformas för att ta hand om ökande vattenmängder från hårdgjorda ytor i tätorter. På så vis kan risken för översvämning och därtill kopplade negativa effekter minskas.

*Handlingsplanen för grön infrastruktur i Östergötland*⁴³ är ett första steg i ett långsiktigt arbete för bevarandet och utvecklingen av grön infrastruktur in länet. Handlingsplanen tar upp fyra områden som särskilt angelägna att bibehålla och utveckla:

- torra och friska blomrika ängar,
- ädellövsmiljöer,
- vattendragmiljöer och

- grön infrastruktur vid fysisk planering.

En särskild utmaning som nämns är att betesdjuren blir färre och att jordbruk läggs ned.

Kulturmiljö

Skyddad kultur

I Motala kommun finns flera områden och objekt som är skyddade genom kulturmiljölagen (KML), däribland, fornlämningar, kyrkliga kulturminnen och enskilda byggnadsminnen⁴⁴.

Det finns fem områden i kommunen som är av riksintresse för kulturmiljövården, Göta Kanal, Ulfåsa, Medevi Brunn, Godegård och Tjällmo. Ett nytt riksintresseområde kan komma att utses av Länsstyrelsen inom en nära framtid i Motala kommun, Rundradiostationen i Motala⁴⁵.

Skyddad kultur beskrivs och bedöms i kapitlet *Avstämning om lagar och mål*.

Kulturvården

I boken *Natur- och kulturmiljöer i Östergötland från 1983*⁴⁶ beskrivs ca 750 natur- och kulturmiljöer av regionalt intresse. Av dessa finns cirka 120 i Motala kommun.

Ett av bokens syften var att fungera som ett planeringsunderlag i kommunerna. Boken är i behov av aktualisering, men kan trots

⁴³ <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/samhalle/planering-och-byggande/gron-infrastruktur/regional-handlingsplan.html> [2020-04-22].

⁴⁴ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.61, 2020-02-12.

⁴⁵ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.52, 2020-02-12.

⁴⁶ Länsstyrelsen i Östergötlands län, Natur- och kulturmiljöer i Östergötland, 1983.

det fortfarande användas som en källa till information om värdefulla kulturmiljöer.

Kulturmiljöinventeringar har genomförts för Motala kommun 2017–2019 och för Motala stad 2018. Dessa ligger till grund för ett pågående arbete med ett nytt kulturmiljöprogram för kommunen. Programmet ska identifiera värden och ange hur dessa ska beaktas i samhällsbyggnadsprocessen.

Förhistoriska värden

Arkeologiska undersökningar har visat att landskapet som idag motsvarar Motala kommun var bebott på den äldre stenåldern⁴⁷. Redan för 11 000 år sedan kom de första människorna till viken i Vättern där Motala stad ligger idag. Fynd från så tidigt som när isen drog bort visar att människor bosatte sig på båda sidor om den då nybildade strömmen, idag Motala ström, och där levde väl av jakt och fiske i flera tusen år.

Fynden från boplatzlämningarna är ovanligt många och bevarandeförhållandena har varit otroligt goda. Föremål av horn, ben och sten har hittats i stora mängder, fler än vad som tidigare framkommit på någon annan plats i Europa. Fynden har även bidragit till mer kunskap om den tidiga stenålderns offerriter.

Brons- och järnåldersvärden

Fynd från brons- och järnålder är än så länge färre i Motala med omnejd.

Runt Kristi födelse ökade befolkningen och de sociala skillnaderna blev större. Genom stallgödning bildades ett enkelriktat flöde av näringsämnen från ången till åkern, vilket kom att dominera jordbruket till långt in på 1800-talet då vallodlingen tog vid.

Under järnåldern flyttades gårdarna ner från höjdlägen till lägre liggande, tyngre lerjordar som gav bättre skörd. De gårds- och bylägen som uppstod i slutet av järnåldern och i början på medeltiden finns många gånger kvar än idag.

I slutet av järnåldern tog byväsendet form och marken delades upp i inägo- och utmark mellan bönderna. Byväsendet upplöstes inte förrän i samband med skiftesreformerna på 1800-talet.

Medeltida värden

På 1100-talet började de första stenkyrkorna dyka upp i landskapet, framförallt i slättbygden⁴⁸. Kyrkorna Ask, Ekebyborna, Kristberg, Lönsås, Vinnerstad och Älvestad är alla från denna tid. Sockenbildningen börjar under samma tid och är en förlaga till dagens kommuner.

Skogsbygden, i den norra delen av kommunen runt Godegård och Tjällmo, fick ett uppsving under medeltiden när bergsbruk etablerades. Det ledde till förändringar i landskapet, skogen blev nästan en bristvara

⁴⁷ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.25, 2020-02-12.

⁴⁸ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.28, 2020-02-12.

när den användes som bränsle. Namn med ändelsen ”-hyttan” är från denna tid⁴⁹.

Godegårds bergslag, i den nordvästra delen av kommunen, var aktiv från 1200-talet till sent 1600-tal. Bergshanteringen fortsatte under 1700-, 1800- och in på 1900-talen, då många levde av bland annat spiksmide och senare även mer avancerade smiden⁵⁰.

Nyare tid

Från 1800-talet var det sågverksrörelsen och massa- och pappersindustrin som gjorde anspråk på skogen⁵¹. Idag finns bara mycket små rester kvar av opåverkad skog i kommunen, sannolikt mindre än 1%.

Soldattorpen blev vanliga i slutet av 1600-talet, i samband med omorganiseringar i försvaret⁵². Soldattorpen placerades oftast i kanten av ägora, långt ifrån byn eller hemmanet. Kommunens tydligast bevarande exempel på detta är Drottninggatan i Älvan, ursprungligen en gata som ledde till utmarken där soldattorpen placerades tätt.

Jordbruksreformerna under 1700- och 1800-talet har haft stor påverkan på landskapet och kulturmiljön i kommunen⁵³. Dagens odlingslandskap med ensamliggande gårdar är en direkt följd av laga skiftet då bykärnorna sprängdes och gårdarna flyttades ut.

Sjösänkningarna från mitten av 1800-talet och cirka 100 år framåt har också påverkat landskapet och jordbrukskulturen kraftigt, till exempel på Tjällmoslätten. Sjösänkning frigjorde mer odlingsbar mark på bekostnad av kärr- och ängsmarker.

Efter andra världskriget rationaliserades jordbruket kraftigt. Mindre gårdar slogs ihop eller lades ned, speciellt i skogsbygden. Det äldre mosaiklandskapet försvann nästan helt och ängar, hagmarker, slätter- och betesmarker blev alltmer sällsynta.

Det effektivare jordbruket och industrialiseringen ökade behovet av bättre kommunikationer. 1873 byggdes järnvägslinjen Mjölby–Hallsberg som skulle tillgodose Motala verkstads och slättböndernas transportbehov⁵⁴. Ytterligare linjer tillkom efterhand och var aktiva fram till 1960-talet då de konkurrerades ut av landsvägarna.

På landsbygden placerades stationerna ofta en bit ifrån det gamla samhället och gav därigenom upphov till nya samhällen, till exempel i Klockrike och Fornåsa som båda är gamla kyrkbyar. Om linjerna inte följde befintliga kommunikationsstråk så uppstod helt nya samhällen, till exempel Älvan, Fågelsta, och Österstad.

Det finns en del spår av de gamla järnvägslinjerna kvar i kommunen men ingen är i

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.29, 2020-02-12.

⁵¹ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.30, 2020-02-12.

⁵² Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.30, 2020-02-12.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.31, 2020-02-12.

drift, till exempel en liten bit järnväg mellan Motala och Fornåsa, Den allmänna vägen nr 1050 mellan Österstad och Klockrike är i sin sträckning till viss del densamma som linjen Motala–Linköping⁵⁵.

Sveriges första egnahemsförening skapades i Motala kommun år 1892 då en jordbruksförening i De Geerfors i Godegård bytte namn till Föreningen Egna Hem⁵⁶. Egnahemsrörelsen uppmuntrade inledningsvis främst jordbruksarbetare, småbrukare och lägre tjänstemän att skaffa en egen bostad, gärna med tillhörande småjordbruk för försörjningens skull. Bland de första filialerna var Karlsby, Motala Verkstad och Motala ström. År 1900 fanns ett 80-tal filialer och rörelsen spreds snart till större städer. Egnahemsepoken upphörde i och med miljonprogrammets lansering 1965–75 och Föreningen Egna Hems verksamhet upphörde 1980⁵⁷.

Motala stad

Området runt Motala ströms utlopp i Vättern är en gammal boplats, men staden Motala är relativt ung. Den blev köping 1825 och fick stadsprivilegier först 1881⁵⁸.

Inom staden finns kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader som berättar om stadens utveckling och historia. Staden karakteriseras av industrialismens bebyggelse med viktiga inslag som Baltzar von

Platens solfjäderformade stadsplan, radiomasterna, Motala verkstad, Motala Ström, Varamonstranden och utblickarna mot Vättern.

Under 1800-talet gick Motala från kyrkby till industristad. 1810 anlades hamnen och samma år påbörjades byggandet av Göta Kanal. Sluss- och brovaktarboställen byggdes och städer och samhällen växte upp kring kanalen som invigdes 1832⁵⁹.

Kanalens betydelse för infrastrukturen dämpades kanske något av järnvägsutbyggnaden som påbörjades några decennier senare, men den var ändå en viktig transportled fram till 1960-talet och lockar idag mycket turister och fritidsseglare⁶⁰.

Motala Verkstad anlades 1822 och kom att bli en av Sveriges största och mest betydande industriella anläggningar. Den tillverkade senare fartyg, broar, ångmaskiner, lokomotiv, kyrktorn och radiomaster.

Motala kraftverk anlades 1918–1921 vilket förändrade hela miljön i och kring Motala ström. Hårstorpssjön dämades upp och bebyggelsen på södra stranden raderades ut, däribland Hårstorps gård och delar av Charlottenborgs ägor⁶¹.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.32, 2020-02-12.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.34, 2020-02-12.

⁵⁹ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.36, 2020-02-12.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

Motala rundradiostation uppfördes 1927. De två 120 m höga radiomasterna är tillverkade på Motala verkstad och har blivit en viktig symbol för Motala stad.

Under 1960- och 70-talet utvecklades staden radikalt⁶². Småstadsbebyggelsen fick ge plats åt storskaliga bostadskvarter som skulle vara självförsörjande med service genom ett stadsdelscentrum. Den så kallade Gamla stan revs och ersattes med flera kvarter med sjuvåningshus och stora delar av den gamla stadskärnan raderades när den fyrfiliga genomfarten för riksväg 50 anlades.

Landskapsbild

En kommunövergripande landskapsanalys finns för Motala kommun⁶³. Syftet med analysen är att få en helhetssyn på landskapet och därmed bättre kunna bedöma påverkan av olika ingrepp, företag eller handlingar.

Motala kommun har ett varierat landskap som sträcker sig från den skogbeklädda bergslagsbygden i norr till det öppna och storskaliga odlingslandskapet i söder. Där emellan finns Vätternkusten och vattensystemet österut⁶⁴.



Figur 1: Landskapstyper i Motala kommun, bild från Motala kommuns Landskapsanalys från 2011.

Kommunen har två naturgeografiska regioner. Slättbygden går som ett horisontellt bälte över Östergötland, söder om förkastningsbranten som sträcker sig mellan Vättern och Östersjön. Skogsbygden breder ut sig norr om förkastningsbranten och karakteriseras av den kuperade Tylöskogen mellan Tiveden och Kolmården⁶⁵.

Skogsbygden är den mest varierande landskapstypen i Motala kommun. Landskapet har både relativt flacka områden blandat med mycket kuperade områden och med inslag av mossar, sjöar och vattendrag.

Områdena ligger över 100 meter över havet med toppar över 200 meter över havet. Den övergripande markanvändningen är skogsbruk, men det finns även mosaikar-

⁶² Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.37, 2020-02-12.

⁶³ Sweco, Kommunövergripande landskapsanalys Motala kommun, 2011.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Ibid.

tade strukturer med öppna ängs- och hagmarker samt odlingsmark. Inom landskaps-typen finns ett antal orter såsom Godegård, Nykyrka, Bona och Karlsby.

Till slättbygden hör det stora slättlandskapet söder om Motala och sjön Boren samt området runt Tjällmo. Landskapet är flackt och ligger till stor del under 100 meter över havet. Slättområdena är till stor del uppodlade. Den huvudsakliga markanvändningen är jordbruk, men det finns även inslag av skogsklädda moränkullar och åsar. Marken nyttjas till stor del som odlingsmark, några större betesmarker finns ej. Bebyggelsen är spridd med undantag för orter som Österstad, Fornåsa, Fågelstad, Klockrike och Tjällmo.

Sjö- och kanalbygden utgörs av Vättern och Boren med stränder samt Göta kanal och Motala stad. Områdena ligger till största delen mellan 0 och 100 meter över havet. Längs Vättern sluttar branta, skogsklädda bergsryggar ner mot vattnet. Boren kantas av ett anrikt kulturlandskap och rika naturmiljöer. Motala stad och Borensberg har en hög befolkningstäthet. Vid stränderna till Vättern och Boren är bostadsbebyggelsen relativt sparsam, fritidshusbebyggelsen utgör en relativt stor del och även större gods som Norra Freberga, Lindenäs, Ulvåsa och Kristberg förekommer.

Friluftsliv

Två områden i kommunen är av nationellt värde för friluftslivet och skyddade som

riksintresse. ”Vättern och dess öar och strandområden” är riksintresse för turism och rörligt friluftsliv och ”Göta kanals vattensystem” är riksintresse för friluftsliv. Områdena beskrivs och bedöms i kapitlet *Avstämning mot lagar och mål*.

I flera av de nationella miljömålen beskrivs att människan ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö. Tätortsnära natur ska bibehållas och tillgängliggöras för att skapa en god vardagsmiljö.

För att uppfylla de nationella målen och samtidigt uppfylla sin egen vision är Motala kommuns ambition att förvalta och utveckla den kommunalägda naturmarken med hänsyn till friluftslivet. Kommunen har antagit en Friluftsplän⁶⁶ som ska användas som underlag vid kommunens fysiska planering.

Östgötaleden är ett system med vandringsleder i regionen, varav flera ledsträckor eller rundvandringar går genom Motala kommun. Variationen i upplevelse är stor på lederna och det finns allt från djupa skogar och vidsträckta slättlandskap, till strandledder med vackra utblickar och badmöjligheter. Vandringslederna bidrar till att människor kommer ut i naturen, rör på sig och det bidrar till en levande landsbygd.

Kommunen jobbar med skolskogar för att förskolor och skolor ska ha tillgång till närbelägna naturområden för utomhuspedagogik och rekreation. Skolskog definieras som ett avgränsat område vilket disponeras

⁶⁶ Motala kommun, Friluftsplän, 2013.

av en skola eller en förskola för planerade lektioner och utevistelse. Skolskogarna är även tillgängliga för allmänheten som gärna får nyttja området med dess friluftsanläggningar, till exempel grillplatser.

Försvarets intressen

Riksintresse för totalförsvaret innebär att mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret så långt det är möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen.

Riksintressen för totalförsvaret, till exempel flygflottiljer, övnings- och skjutfält, kan i vissa fall redovisas öppet, men av sekretesskäl är det inte alltid möjligt. När det inte är möjligt beror det ofta på att det finns koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem⁶⁷.

I Motala kommun kan riksintressen för totalförsvaret framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk. Försvarsmakten ska därför alltid kontaktas i tidigt skede i sådana ärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort och högre än 45 m inom tätort⁶⁸.

I många fall kan försvarsverksamhet samexistera med andra intressen⁶⁹. Fasta fysiska hinder som begränsar verksamheten för flyg och fartyg innebär dock som regel störningar för verksamheten.

Riktlinjer i ÖP

I ÖP-förslaget presenteras riktlinjer som bidrar till att förebygga, hindra motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter på värden och hänsyn kopplade till kommunens markområden. Riktlinjerna återfinns i sin helhet i ÖP-förslaget under rubrikerna:

- Jordbruksmark
- Energi och klimat: Solenergi, Vindkraft
- Natur
- Grön- och blåstruktur
- Friluftsliv
- Värdefulla kulturmiljöer
- Landsbygdsutveckling i strandnära lägen, LIS

Bedömning av ÖP-förslaget

Översiktsplaneförslaget beskriver ett stort behov av nya bostäder men även ett stort behov av nya verksamhetsområden och utveckling av infrastrukturen.

Jord- och skogsbruk

Det växande samhällets behov av mer markområden för bebyggelse, som i Motalas fall är detsamma som bördig jordbruksmark, innebär en intressekonflikt med jordbrukets och andra allmänna intressen.

Kommunen har inställningen att jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk för

⁶⁷ Motala kommun, Vindbruksplan, 2011.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Boverket, <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hav/totalforsvaret/> [2020-04-06]

att utveckla och expandera kommunen, framförallt Motala stad men även andra orter. Detta för att annan tätortsnära mark har höga värden för natur och friluftsliv.

I ÖP-förslaget föreslås jordbruksintresset vägas mot andra allmänna intressen, ur ett lokalt och regionalt perspektiv och ett antal aspekter ska beaktas, till exempel storlek och geometri på odlingsfälten, odlingsmarkens förhållande till andra fält eller närsläktade verksamheter som djurhållning, naturvårdsvärden eller kulturmiljövärden.

ÖP-förslaget förespråkar en värdering av jordbruksmark i tre klasser, där jordbruksmark med högst värdering ska undantas från exploatering, medelhögt värderad odlingsmark i möjligaste mån ska undantas från exploatering som permanent skadar dess funktion, medan odlingsmark med lägst värdering kan tas i anspråk efter avvägning mot andra allmänna intressen.

Ansatsen till att skapa ett värderingssystem för jordbruksmarken bedöms som ett bra verktyg för att värderingar av jordbruksmark i hela kommunen ska bli rättvis och jämförbar. Ansatsen visar på att kommunen tar hanteringen av jordbruksmark på allvar och försöker lösa de intressekonflikter som skapas i samband med ianspråktagande av jordbruksmark.

I en kommun där det finns mycket jordbruksmark att tillgå är det lätt att tanken uppstår att exploatering av en liten andel av den ”varken gör från eller till” och att ”det är oundvikligt”. När jordbruksmarken i ett

visst område dessutom är mycket bördig kan dock den minst bördiga marken i ett lokalt perspektiv vara mycket värdefull i ett nationellt perspektiv.

Normerna riskerar på det här sättet att förskjutas åt ett håll där mer exploatering av jordbruksmark ”legitimeras” och lättare accepteras, än vad som är lämpligt ur ett nationellt perspektiv. Det finns en risk att förskjutningen av normerna förstärks genom att kommunen i ÖP-förslaget uttalar att jordbruksmark ”kommer att bebyggas”.

I MKB:n är man därför kritisk till att det officiella ställningstagandet i ÖP-förslaget är så pass ”exploaterings-liberalt” när det kommer till jordbruksmark. Även om inte kommunen vill ha ett officiellt ställningstagande som säger ”noll exploatering på jordbruksmark” så rekommenderas kommunen ändå se över den nuvarande skrivelserna.

Kraftförsörjning

Kommunen är i princip positiv till vindkraft förutsatt att etablering av verk inte ger väsentligt negativ påverkan på natur, kultur, landskapsbild och rekreation. I riktlinjerna i ÖP:n har riktlinjer formulerats utifrån de olika landskapstyperna i kommunen: Slättbygden, Vätterbygden och Skogsbygden.

Kommunen ställer sig även positiv till solenergianläggningar, till exempel solfångare och solcellspaneler.

Att kommunen i ÖP-förslaget har en positiv inställning till förnyelsebara verk och

anläggningar kan leda till att fler ser möjligheter med att investera i egna vindkraftverk eller solenergianläggningar och att det i handläggningen av bygglov också finns stöd för att bilägga fler ärenden av denna sort. Att kommunen dessutom formulerat riktlinjer för olika landskapstyper underlättar också hanteringen av förfrågningar för vindkraft.

Detta bedöms ge positiva konsekvenser på naturen och den biologiska mångfalden då det på sikt kan minska efterfrågan på kraftförsörjning från mindre miljövänliga alternativ.

Det kan potentiellt uppstå konflikter mellan vattenkraften i kommunen och andra intressen som är kopplade till vatten, som kulturmiljö, naturmiljö och rekreation och friluftsliv. För att få vägledning vid sådana potentiella konflikter rekommenderas att det tydligare framgår i ÖP-förslaget hur kommunen ställer sig till vattenkraft samt att riktlinjer tas fram även för vattenkraft.

Natur och biologisk mångfald

Skyddad natur

För att påverka lagskyddade naturområden och hotade arter behövs särskilt tillstånd eller dispens av tillsynsmyndigheten, oftast länsstyrelsen. Att föreslå utveckling, till exempel bostadsutveckling, inom lagskyddade områden är en process som sträcker sig utanför ÖP-förslagets befogenheter. Om utveckling föreslås i områden som på något sätt skulle kunna påverka lagskyddade områden ska de föreskrifter som finns

kopplade till lagskydden följas. Mer detaljerade bedömningar finns i kapitel *Avstämning mot Lagar och mål*.

Värdefull natur

I ÖP-förslaget beskrivs den grundläggande utgångspunkten i kommunen vara att kommunen bör skydda, sköta och värna om värdefulla naturmiljöer, både när det gäller dess ekologiska värden, värden för boende och besökare samt värden kopplade till ekosystemtjänster och grön infrastruktur.

De riktlinjer som beskrivs i kommunens naturvårdsprogram beskrivs även i ÖP-förslaget, vilket är ambitiösa mål för bevarandet och utvecklingen av olika sorters värdefull natur. I naturvårdsprogrammet framhävs att programmet ska utgöra underlag för den fysiska planeringen. Detta upprepas i ÖP-förslaget och befast samtidigt genom att naturvårdsprogrammets riktlinjer upprepas i ÖP-förslaget.

Vidare slår ÖP-förslaget fast att endast grönområden som har liten betydelse för rekreation och biologisk mångfald får tas i anspråk för bebyggelse. Kompensationsåtgärder bör aktualiseras vid ingrepp i grönstrukturen.

Riktlinjerna som beskrivs i ÖP-förslaget sätter upp ambitiösa mål för att värna naturmiljön och den biologiska mångfalden. Den föreslagna bebyggelseutvecklingen i ÖP-förslaget har i huvudsak lokaliserats för att undvika ingrepp i värdefull natur. Om kommunen i sin fortsatta, mer detaljerade planering, lever efter uppsatta riktlinjer så bedöms ÖP-förslaget ge positiva

konsekvenser för kontinuiteten och utvecklingen av grönstrukturen.

Riktlinjer finns för alla de beskrivna naturtyperna i Motala kommun, odlingslandskapet, våtmarker, skogsmiljöer samt sjöar och vattendrag. Generellt bedöms de beskrivna riktlinjerna värna och ta hänsyn till de naturmiljöer som finns i kommunen. De angivna riktlinjerna sätter på ett sätt upp förutsättningarna och ramarna för kommunens naturvårdsarbete. Det är dock lite synd att riktlinjerna stannar vid att vara just ett ramverk.

Ta till exempel riktlinjen ”bidra till att arealen ängs- och hagmarker ökar i kommunen”. Det hade det varit mycket intressant och givande (både för allmänheten och för de som är inblandade i den fysiska planeringen i kommunen) att se och läsa exempel på ”var” och ”hur” ängs- och hagmarkerna skulle kunna utökas i kommunen. Det hade gått att redovisa som ny/ändrade områden på plankartan i ÖP-förslaget, på samma sätt som annan markanvändning redovisas, idag redovisas all grönstruktur men den redovisas som ”oförändrad”. Om denna detaljeringsgrad hade funnits i ÖP-förslaget så hade ÖP-förslaget kunna vara ett ännu vassare och än mer användbart verktyg i den fysiska planeringen. Ett sådant grepp hade också varit ett sätt att vidareutveckla åtgärderna från det strategiska naturvårdsprogrammet, konkretisera dem i ÖP-förslaget och anpassa dem för att enkelt kunna implementeras i den fysiska planeringen.

Motala stad

Den största bostads- och verksamhetsutvecklingen är förutspådd att ske i Motala stad. Utvecklingen planeras ske genom förtätning men även genom att utöka staden, framförallt norr ut. Utveckling, bland annat ny bebyggelse, föreslås delvis på mark med naturvärden och delvis inom områden med skyddad natur.

I det fortsatta arbetet med bebyggelseutveckling i områden med värdefull natur är det viktigt att följa ÖP-förslagets riktlinje om att inte bygga på mark som har betydelse för den biologiska mångfalden.

LIS-områden

Några LIS-områden ligger helt eller delvis inom mark med naturvärdena. Eftersom kommunen har som riktlinje att undvika exploatering på mark med naturvärden så rekommenderas kommunen att se över de föreslagna gränserna för LIS-områdena.

Kulturmiljö

I ÖP-förslaget anges att Kulturmiljöprogrammet ska vara ett underlag vid fysisk planering i kommunen. Värdefulla kulturhistoriska byggnader och miljöer ska bevaras och utvecklas och kulturhistoriska värden ska ses som en resurs för att stärka den lokala identiteten, belysa attraktiva livsmiljöer samt bidra till ökad besöksnäring och nya näringsverksamheter.

Förhållningen till kulturmiljövärden är mycket generell i ÖP-förslaget och lämnar mycket utrymme för tolkning och frihet, samtidigt som de skyddade kulturmiljöobjekten har ett mycket tydligt och konkret lagrum att förhålla sig till.

När arbetet med det nya kulturmiljöprogrammet kommit längre finns förhoppningsvis fler konkreta riktlinjer som kan arbetas in i ÖP-förslaget innan ÖP-förslaget ska antas.

Landskapsbild

Kommunens tre karakteristiska landskaps typer: skogsbygd, sjö- och kanalbygd samt slättbygd, är viktiga för Motala kommuns identitet. Det finns starka kopplingar mellan landskapstyperna, eller landskapsbilderna, och kommunens natur- och kulturmiljöer samt jord- och skogsbruk. Genom dessa är också delar av landskapsbilderna skyddade, men inte landskapsbilden som helhet. En del värden i landskapsbilden, framförallt helheten, riskerar att glömmas bort och gå förlorad genom att inte ett helhetsgrepp på begreppet landskapsbild är tagen i ÖP-förslaget. MKB:n rekommenderar därför att riktlinjer för bevarande av befintliga landskapsbilder i kommunen tas fram.

Friluftsliv

I ÖP-förslaget beskrivs kommunens antagna Friluftsplän från 2013 som ett viktigt planeringsunderlag och därifrån kommer ÖP-förslagets riktlinjer för friluftslivet.

Riktlinjerna kring att förbättra och utveckla friluftslivet genom exempelvis upprustning av stigar och förbättrad information bedöms vara positivt för friluftslivet i kommunen.

Förhållningssättet i ÖP-förslaget vid exploatering i strandnära lägen är att zonen närmast strandlinjen lämnas obebyggd så

att växt- och djurlivet bibehålls och allmänheten har fri passage. Vidare får endast grönområden som har liten betydelse för rekreation och biologisk mångfald tas i anspråk för bebyggelse. Detta bedöms vara positivt för friluftslivet.

Något som också påverkar värdena kopplade till friluftslivet är omgivningsupplevelsen. För att upprätthålla upplevelsen av ”orörd kustlinje”, ”djup skog” eller ”vidsträckt hagmark” så behövs stora områden, ofta utan bebyggelse. Att bara spara till exempel en sträcka för människor att passera på kommer inte att bevara den ursprungliga upplevelsen av friluftslivet på platsen. Enstaka avbrott med bebyggelse i tidigare vidsträckta natur- och kulturlandskap kan vara acceptabelt, men för att värna friluftslivet och den turism och besöksnäring som det i förlängningen genererar, så skulle ett större och vidare perspektiv behöva tas på friluftslivvärdena än endast ett ”passerbart” område för befintliga stigar och vandringsleder. Risker är annars att planerad exploatering försämrar friluftslivets kärnvärden.

Ett exempel på riktlinje som skulle kunna arbetas in i ÖP-förslaget för att skydda friluftslivet, turismen och besöksnäringen är ett slag system för olika buffertzoner till olika slags friluftslivsvärden.

Försvarets intressen

I ÖP-förslaget ställer sig kommunen kritisk till så kallade stoppområden för höga objekt som berör kommunens mark- och vattenområden och som påverkar lämpliga

områden för vindkraft. Stoppområden innebär att inga installationer över 20 meter får uppföras inom utpekade områden. Kommunen framhåller istället riktlinjen att objekt ”högre än 20 m utanför tätort samt objekt högre än 45 m inom tätort” ska samrådaskas med Försvarsmakten.

Kommunen har i sin vindbruksplan pekat ut lämpliga områden för vindkraftverk, även inom försvarets stoppområden. Detta för att ha en planberedskap för vindkraft även där, utifall att lagskyddet för stoppområden förändras.

Frågan kring stoppområdenas vara eller inte vara är en stor och komplicerad diskussion som inte kommer att få något avslut i denna ÖP eller MKB. Utan att ta ställning för eller emot så kan det ändå nämnas att kommunens förhållningssätt ska bli intressant att följa.

Förhållningssättet är på ett sätt att ha en god, men samtidigt något missvisande, planberedskap för kraftförsörjning, då man pekar ut områden där det i praktiken är omöjligt att upprätta vindkraftverk idag. I jämförelse så hanteras inga andra (riks-) intressekonflikter på samma sätt i kommunen, men andra intressen täcker inte heller så stora delen av kommunens yta.

Kommunen har som ambition att klassa Vättern som riksintresse för vattenförsörjning med motiveringen att Vättern är kommunens största och viktigaste vattentäkt och att ett större skydd för sjön är befogat. I ÖP-förslaget beskrivs också att de aktiviteter som utövas av Försvarsmakten i och i

närheten av Vättern i flera avseenden är störande för Motalabor och besökare. Med Vättern utpekad som riksintresse kan antas att kommunen bättre kan mäta ”sina” intressen i Vättern mot Försvarsmaktens.

I dagsläget är Vättern som helhet inte ett riksintresse för vattenförsörjning och kommunen behöver ta hänsyn till försvarets intressen i sjön i sin samhällsplanering.

Bedömning av nollalternativet

Utan en aktualisering av ÖP-förslaget saknar kommunen ett aktuellt helhetsgrepp över hur markanvändningen i kommunen ska fördelas och prioriteras.

ÖP06 har ingen övergripande strategi för hur intressekonflikter mellan jordbruksmark och framförallt mark för ny bebyggelse ska hanteras. Det innebär att förutsättningarna för att göra rättvisa och jämförbara avvägningar och värderingar är sämre i ÖP06 än i aktuellt ÖP-förslag.

Kommunen är i ÖP06 positiv till etablering av vindkraftverk och allmänna riktlinjer för vindkraft beskrivs i ÖP06. Sedan antagandet av ÖP06 har kommunen tagit fram en vindbruksplan (2011) där mer underbyggda, detaljerade och genomarbetade mål och strategier för vindkraftutvecklingen i kommunen har tagits fram. Detta gör att ÖP06 i vissa hänseenden vad gäller vindkraftfrågorna är föråldrad.

Solenergi nämns inte som alternativ kraftförsörjning i ÖP06. Istället fokuserar ÖP06 på naturgas som alternativ kraftförsörjning. Detta är också exempel på att kommunens

fokus har utvecklats sedan 2006 och att ÖP06 inte fullt ut kan användas som stöd för denna utveckling längre.

Natur-, kultur- och friluftslivsvärden samt landskapsbilder i kommunen är mer eller mindre de samma i ÖP06 och aktuellt ÖP-förslag. Men även för dem har förutsättningarna för vissa områden och objekt förändrats sedan ÖP06, genom genomförda skyddsåtgärder och upprustningar men även på grund av utebliven skötsel eller hänsyn. Framförallt har kommunens övergripande planering förändrats sedan 2006. Befolkningstrenden har vänt från negativ till positiv, vilket ställer högre krav på bostadsbyggande och verksamhetsutveckling. För att möta dessa behov behövs aktuella och relevanta kommunövergripande strategier för de områden och objekt som ska skyddas från negativ påverkan – något som ÖP06 inte alltid lever upp till idag.

Försvarets intressen har sedan ÖP06 antogs blivit en större fråga i kommunen. Konflikter med försvarets intressen har blivit mer påtagliga sedan stoppområden för totalförsvaret införts samt sedan kommunen mer aktivt börjat arbeta för att inrätta Vättern som riksintresse för vattenförsörjning. Av förklarliga skäl saknas därför aktuellt och tillräckligt stöd för hantering av dessa frågor i ÖP06.

Sammantaget bedöms nollalternativet, där ÖP06 behålls som strategiskt övergripande underlag för den fysiska planeringen i Motala kommun, som ett sämre alternativ.

Föreslagna åtgärder och uppföljning

Nedan sammanfattas de föreslagna åtgärder som har beskrivits i kapitlet *Bedömning av ÖP-förslaget*.

Jordbruksmark

- Kommunen bör se över nuvarande skrivelse i ÖP-förslaget om sin inställning till exploatering på jordbruksmark.

Natur

- Önskvärt att vidareutveckla naturvårdsprogrammets strategiska åtgärder till mer konkreta åtgärder i ÖP-förslaget, för att göra ÖP-förslaget till ett tydligare och bättre stöd vid implementering i den fysiska planeringen.
- Rekommendation att se över de föreslagna gränserna för LIS-områdena så att inga konflikter finns med mark med naturvärden.

Kulturmiljö

- Utveckla riktlinjerna för kommunens kulturmiljövärden efterhand som det nya kulturmiljöprogrammet arbetas fram.

Landskapsbild

- Kommunen rekommenderas ta fram riktlinjer för bevarande av befintliga landskapsbilder i kommunen.

Friluftsliv

- Önskvärt med en riktlinje för ett buffertzonsystem för olika slags friluftslivsvärden.

Social hållbarhet

Värden och hänsyn

Sociala aspekter är jämte ekonomiska och ekologiska aspekter mycket viktiga för människors livskvalitet och välbefinnande och har en given roll i all samhällsplanering.

Ett socialt hållbart samhälle är inkluderande, jämlikt och tolerant. Där känner människor sig delaktiga i samhällsutvecklingen och har tillit till samhället. Att arbeta med social hållbarhet handlar om att skapa platser där människor trivs och kan leva ett gott liv, där de grundläggande mänskliga behoven tillgodoses och det finns goda förutsättningar att ta hand om sin hälsa⁷⁰.

I ett socialt hållbart samhälle ges förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen, medborgarna har lika möjligheter oavsett kön, socioekonomisk tillhörighet och etnisk eller kulturell tillhörighet.

Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa ett hållbart och inkluderande samhälle men kan bidra till att dämpa bostadssegregationens konsekvenser, främja mö-

ten mellan människor, skapa förutsättningar för att ta hand om sin hälsa och ge individen inflytande över samhällsutvecklingen⁷¹.

I fysisk planering är den rumsliga strukturen utgångspunkten för vad som kan hanteras i förhållande till de tre hållbarhetsaspekterna. Beroende på hur mark- och vattenområden används och hur olika funktioner relateras till varandra rumsligt skapas olika utgångspunkter för de sociala, ekologiska och ekonomiska aspekterna. Den fysiska planeringen blir därigenom ett kraftfullt instrument i arbetet med hållbar utveckling⁷².

Tre nyanser av social hållbarhet

Tre teman, eller nyanser, som är vanligt förekommande i litteratur om social hållbarhet är social inkludering, deltagande och platsidentitet⁷³.

Social inkludering innebär tillgång till arbete, sociala och kommersiella tjänster samt politiska rättigheter⁷⁴. Det innebär också möjlighet att utveckla sin livsstil och identitet samt att ingå i sociala nätverk. Konkreta exempel på social inkludering är att delta i aktiviteter, workshops med mera, att ha resurser för att delta, att ha en trygg

⁷⁰ Ramböll. <https://se.ramboll.com/press/artiklar/vad-ar-social-hallbarhet> [2020-05-19]

⁷¹ <https://www.hallbarstad.se/kronikor-om-hallbarhet/social-hallbarhet-en-fraga-for-och-utanfor-samhallsplaneringen/>

⁷² Boverket. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/> [2020-04-23]

⁷³ Gustavsson, E. & Elander, I. (2013) Social hållbarhet inte bara "sustainababble"? Örebro universitet.

⁷⁴ Boverket. Vad är egentligen social hållbarhet? PDF. <https://www.boverket.se/contentassets/7c1d30c68b334062b99d2a089edc4fae/vad-ar-egentligen-social-hallbarhet.pdf> [2020-04-23]

och tillgänglig omgivning samt att ha mötesplatser som gynnar social blandning.

Deltagande är ett maktperspektiv som innebär möjlighet att delta i samhällets beslutsprocesser. Deltagandet kan vara symboliskt eller reellt, det kan vara manipulativt (när synpunkter från medborgarna ignoreras i slutändan) eller ett rent medbestämmande (när beslut tas och implementeras tillsammans med medborgarna). Konkreta exempel på deltagande är hembesök, dialogträffar och -promenader, medborgarstämmor, enkäter, tillfrågan i ny- och ombyggnadsprocesser, hyresgästföreningar, bo-råd, inslag i skolundervisning.

Platskänsla innebär att känna sig hemma och känna stolthet över platsen där man bor. Platskänsla eller ”platsidentitet” kan sättas i förhållande till de boende (urbana kvaliteter, levande stadsdel) och i förhållande till externa aktörer (varumärke, medias bild). Platskänsla kan bygga på historia (genom att bevara synlig historia eller berättelser om osynlig historia) eller fungera som länk mellan olika stadsdelar och överbrygga barriärer.

Socialt sammanhållen stad

I en socialt sammanhållen stad ser människor från olika sociala grupper varandra i det dagliga livet⁷⁵. När det gäller skillnader i demografi (ålder, kön, hushållstyper), socioekonomi (klass och resursskillnader) och etnicitet, ska det finnas en närhet och

en inblick i andras villkor. Genom de överlappande sociala och rumsliga sammanhangen har människor med olika bakgrund anledning att dela varandras pågående vardagsliv. Det kan leda till att de får en större förståelse för varandra.

I den sammanhållna staden finns en närhet och en variation mellan livets olika delar⁷⁶. Det är en stad med täta samband mellan boende, arbete, kultur och rekreation.

I den sammanhållna staden finns det också en hög tillit och kontakterna och relationerna är många mellan människor och gentemot det samhälleliga. Kunskap och kompetens som finns bland enskilda individer synliggörs och utvecklas och samhälleliga funktioner är synliga på offentliga platser och bidrar till ökad tillit.

Tre viktiga utgångspunkter kan urskiljas för en sammanhållen stad⁷⁷:

1. Att det finns en förståelse för andras villkor genom att människor korsar varandras stråk.
2. Att det är en stad där alla delar i livet vävs samman.
3. Att det är en stad där tillitsfulla relationer ger goda förutsättningar för människor att utvecklas.

Jämlik hälsa

Regional folkhälsorapport 2014

⁷⁵ Göteborgs stad. <http://kunskapsmatrisen.socialutveckling.goteborg.se/info-samstad/> [2020-04-23]

⁷⁶ Göteborgs stad.

⁷⁷ Göteborgs stad.

Resultatet av en regional folkhälsorapport⁷⁸, initierad av Regionförbundet Östsam⁷⁹ och utförd av Östgötakommissionen för folkhälsa, visar att det finns påtagliga sociala skillnader i hälsa i Östergötland. En särskild observation är att skillnaderna följer en gradient, där en lägre socioekonomisk situation stegvis är förenad med en sämre hälsa, vilket innebär en gradvis ökad sårbarhet för ohälsa och sjukdom vid en mer utsatt social situation.

Folkhälsorapporten har tittat närmare på de strukturella faktorer i samhället som påverkar människors hälsa och utifrån det utformat rekommendationer för mer jämlik hälsa⁸⁰. I en modell synliggör Östgötakommissionen bestämningsfaktorerna för hälsa på olika nivåer – nationell, regional och kommunal, samt individnivå. De övergripande rekommendationerna för mer jämlik hälsa är att⁸¹:

- Ge jämlikhet i hälsa hög prioritet och integrera detta i alla politikområden, bland annat i styrdokument och handlingsplaner.
- Öka kunskap och medvetenhet om skillnader i hälsa genom en återkommande, systematisk analys, uppföljning och utvärdering av beslut och insatser avseende effekter på bestämningsfaktorer för hälsa och skillnader i hälsa.
- Arbeta utifrån ett långsiktigt socialt investeringsperspektiv.

- Vidareutveckla kompetens, inom olika samhällsarenor, om hur olika förhållnings- och arbetssätt kan påverka tilltro, tillit, framtidstro och jämlik hälsa.
- Främja jämlik hälsa genom att utveckla en långsiktig strategi för hur offentlig service skall placeras och distribueras i region och kommun.
- Arbeta med sektorsövergripande samverkan utifrån ett helhetsperspektiv och undvik organisationsformer som motverkar jämlik hälsa.
- Stöd regionala och lokala utvecklingsprocesser som främjar jämlik hälsa, och som involverar en mångfald av berörda aktörer och medborgare.
- Utveckla strategier och metoder som inkluderar människor i arbete, sysselsättning och egen försörjning.
- Utveckla handlingsplaner för att motverka fattigdom med särskilt fokus på barn och äldre personer.
- Etablera återkommande möten mellan forskning, politik och praktik för erfarenhetsutbyte, lärande och utveckling.

Utöver dessa övergripande rekommendationer finns specifika rekommendationer för de olika samhällsarenorna.

Ansatsen i folkhälsorapporten från 2014 var att rekommendationerna för mer jämlik hälsa ska ses som en inledning på ett långsiktigt arbete i regionen med målet att

⁷⁸ Regionförbundet Östsam, 2014. Östgötakommissionen för folkhälsa – Slutrapport.

⁷⁹ Dåvarande Region Östergötland

⁸⁰ Regionförbundet Östsam, 2014.

⁸¹ Regionförbundet Östsam, 2014.

skapa samhälleliga förutsättningar för en mer jämlik hälsa.

Regional folkhälsorapport 2019

2019 kom en ny folkhälsorapport för Östergötland⁸², som är den första sammanfattande beskrivningen av hälsan i Östergötland sedan Östgöta-kommissionens rapport om jämlik hälsa 2014. Syftet med rapporten är att ge en ökad kunskap om hälsoläget för befolkningen i Östergötland just nu, utvecklingen över tid och skillnader mellan olika grupper samt orsakerna till att det ser ut som det gör.

I rapporten konstateras att hälsan blir bättre, men inte för alla. Det finns fortfarande tydliga och ofta ökande skillnader i hälsa mellan människor med olika livsvillkor, särskilt utifrån ekonomisk situation och utbildningsnivå. Skillnader i socioekonomisk status märks på bland annat:

- den förtida dödligheten
- ogynnsamma levnadsvanor som rökning och övervikt
- psykiska besvär, både ångest- och depressionsrelaterade

Rapporten visar också på folkhälsoutmaningar kopplade till en åldrande befolkning. Drygt varannan av de som har hemtjänst uppger att de besväras av ensamhet. Även bland äldre finns stora skillnader i hälsotillstånd, framför allt kopplat till ekonomisk situation. Det är därför viktigt att

arbeta för en bättre och mer jämlik hälsa även hos de äldsta i samhället.

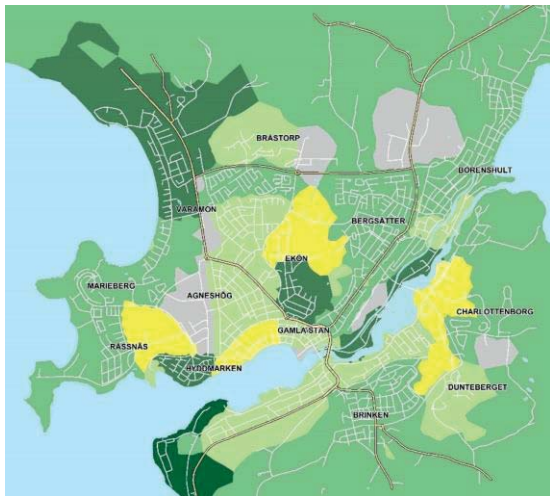
Eftersom både psykisk hälsa och kroppslig hälsa är tydligt relaterade till en persons socioekonomiska situation är slutsatsen i rapporten att ”vi tillsammans behöver agera utifrån de strategier som Östgöta-kommissionen har utvecklat för att minska skillnader i hälsa”⁸³. Rapporten lyfter även fram synergier med regeringens beslut att sluta hälsoklyftorna inom en generation och följa FN:s hållbarhetsarbete Agenda 2030.

Folkhälsan i Motala

I ÖP-förslaget presenteras en socioekonomisk karta över Motala kommun, med fokus framförallt på Motala stad. Kartan kommer ursprungligen från Östgöta-kommissionens folkhälsorapport om jämlik hälsa från 2014. Kartan har en femgradig skala och visar hur staden skiljer sig åt vad gäller upplåtelseformer, utbildning, sysselsättning, inkomst och andel invandrare.

⁸² Region Östergötland, 2019. Har hälsan blivit bättre? – En analys av hälsoläget och dess utveckling i Östergötland.

⁸³ Region Östergötland, 2019.



Figur 2: Socioekonomisk karta från ÖP-förslaget.

Kartan visar fyra områden i Motala stad som har klassats med lägst socioekonomi. Tre av dessa områden har kommunen identifierat som områden med socioekonomiska utmaningar medan det fjärde, gamla stan, inte bedöms ha samma utmaningar som de övriga tre. I de tre områdena med socioekonomiska utmaningar bor det ca 6 000 människor och upplåtelseformen är nästan uteslutande hyresrätter.

I ÖP-förslaget anges att boendesegregation och ojämlika levnadsförhållanden är relevant för hela kommunen.

Riktlinjer i ÖP

I ÖP-förslaget presenteras sex viktiga kriterier för social hållbarhet, dessa går att läsa om i kapitel *Översiktsplaneförslaget, Social hållbarhet*.

De riktlinjer i ÖP-förslaget som bidrar till att uppnå social hållbarhet i Motala kommun är redovisade under rubriken:

- Social hållbarhet

Bedömning av ÖP-förslaget

Indelningen i och synliggörandet av skillnaderna i socioekonomi i Motala kommun bedöms generellt vara ett bra verktyg i kommunens samhällsplanering. På så vis synliggörs hur olika kommundelar och bostadsområden skiljer sig åt när det gäller upplåtelseformer, utbildning, sysselsättning, inkomst och andel invandrare, vilket i sin tur leder till en större medvetenhet i framtida planeringsprocesser.

Socialt sammanhållen stad

I ÖP-förslaget formulerar kommunen kriterier för social hållbarhet som representerar kommunens ambitioner, och på ett sätt kommunens värdegrund, för hållbarhetsarbetet i just Motala. Kriterierna är:

- En sammanhållen stad
- Samspel och möten
- Ett fungerande vardagsliv
- Identitet och upplevelse
- Hälsa och gröna stadsmiljöer
- Trygghet och öppenhet

De sex kriterierna i ÖP-förslaget behandlar och trycker på samma värden och strukturer som förekommer i internationella och nationella hållbarhetsdiskussioner⁸⁴.

⁸⁴ Gustavsson & Elander, 2013. Social hållbarhet inte bara "sustainababble"? Örebro universitet.

De överensstämmer även med hållbarhetsbegrepp och -kriterier som förekommer i andra kommuner runt om i landet⁸⁵.

En implementering av ÖP-förslagets kriterier och påföljande riktlinjer för social hållbarhet bedöms i sin helhet vara ett bra incitament för kommunen att förbättra den sociala hållbarheten i kommunen och bli en mer socialt sammanhållen stad.

Jämlik hälsa

I ÖP-förslaget ges flera förslag på förändringar och utveckling för Motala tätort. Ett förslag är att utveckla de närliggande områdena Charlottenborg och Ekenäs med ny blandad bebyggelse. Charlottenborg är ett av områdena med lägst socioekonomi i staden medan de andra två områdena hamnar i mitten på den socioekonomiska kartan⁸⁶. Att föreslå ny blandad bebyggelse i det socioekonomiskt utsatta området Charlottenborg och även i de två närliggande områdena med bättre socioekonomi kan ge mycket goda möjligheter för att bygga bort gränser och barriär mellan stadsdelarna och bedöms därför främja den sociala hållbarheten i Motala stad.

Det finns ytterligare tre områden i Motala stad som har lägst socioekonomi (klass 1/5). ÖP-förslaget nämner ingenting om hur socioekonomin konkret ska höjas i de här områdena. Detta är något som borde utvecklas i ÖP-förslaget.

ÖP-förslaget redovisar stora utvecklingsplaner i Varamon, som är ett av områdena med hög socioekonomi (klass 4/5). Även i Bromma, Kårsby och Djurkälla, som alla är stadsdelar med hög socioekonomi, planeras utveckling. Planerna för Varamon är djupare beskrivna med konkreta aspekter som behöver beaktas vid utvecklingen av området, parkeringssituationen, vägnätet, bebyggelsekaraktärer och hantering av naturmark. Denna detaljeringsnivå är önskvärd på fler utvecklingsområden, oavsett socioekonomisk status. Framförallt för att ge signaler om att kommunen engagerar sig lika mycket i alla områden. Om inte planerna är lika framskridna i alla områden så är det ändå önskvärt att alla områden presenteras på samma sätt och med samma dignitet och att det framgår varför detaljeringsgraden skiljer sig åt.

Stadsomvandling föreslås för två verksamhetsområden som ligger centralt i staden, Södra stranden/Ängdalen och Gamla Motala verkstad. Områdena ligger inte i direkt anslutning till områden med låg socioekonomisk status så någon konkret/fysisk utsuddning av områdesgränser förutspås inte av utvecklingen. Att utveckla och stärka centrala delar i staden kan dock gynna stadens invånare i en vidare bemärkelse. Det kan möjliggöra för nya mötesplatser och aktiviteter som kan nyttjas av alla invånare och på så sätt bidra till att överbrygga sociala skillnader och olik-

⁸⁵ Göteborgs stad. <http://kunskapsmatrisen.socialutveckling.goteborg.se/info-samstad/> [2020-04-23]

⁸⁶ Östgötakommissionens kartläggning från 2014

heter. Det hade varit önskvärt att i ÖP-förslaget se exempel på vilken sorts utveckling som planeras i dessa områden och då särskilt exempel på utveckling där kommunens riktlinjer för social hållbarhet implementeras, till exempel på offentliga platser som inbjuder till meningsfulla möten mellan olika människor.

Nollalternativet

Nollalternativet skulle innebära att ÖP06 fortsätter gälla och att inriktningar och riktlinjer i den fortsätter vara vägledande i den fysiska planeringen.

ÖP06 beskriver likt det nya ÖP-förslaget, i allmänna drag aspekter som bör tas hänsyn till i den fysiska planeringen för att sträva efter ett socialt hållbart samhälle, de är:

- Delaktighet i samhällsbyggnadsfrågor
- Barns och ungdomars behov och medverkan
- Integration och mångfald
- Jämställdhet
- Tillgänglighet
- Trygghet i den fysiska miljön
- Kulturens betydelse

Aspekterna i ÖP06 stämmer ganska väl överens med föreslagna kriterier i det nya ÖP-förslaget. Det som framförallt skiljer ÖP06 från ÖP-förslaget är att barns och ungdomars behov och medverkan samt kulturens betydelse lyfts lite extra.

Förutsättningar och nuläge som beskrivs i ÖP06 är dock förlegade och även om flera av de grundläggande riktlinjerna för social hållbarhet är de samma då, 2006, som nu,

2020, så har förhållandena i Motala kommun utvecklats och förändrats.

För att göra så bra och effektiva insatser och förbättringar av den sociala hållbarheten som möjligt gäller det att insatserna görs där det är störst behov av dem och där de gör störst nytta. Om strategiska beslut och samhällsplanering utgår ÖP06 riskerar detta att försvåras.

Föreslagna åtgärder och uppföljning

Nedan sammanfattas de föreslagna åtgärder som har beskrivits i kapitlet *Bedömning av ÖP-förslaget*.

- Konkreta exempel på hur den socioekonomiska statusen kan höjas för respektive område med lägst socioekonomi.
- Likvärdig detaljeringsgrad, rättvis prioritering och transparent presentation av utvecklingsplanerna i samtliga utvecklingsområden i ÖP-förslaget.
- Mer konkreta exempel i ÖP-förslaget på vilken sorts utveckling som planeras i stadsomvandlingsområdena. Särskilt exempel på hur kommunens riktlinjer för social hållbarhet implementeras.

Avstämning mot lagar och mål

De svenska miljökvalitetsmålen

Begränsad klimatpåverkan

För att närma sig miljömålet krävs globalt sett en kraftig minskning av utsläpp av växthusgaser. Ställningstaganden i ÖP-förslaget som gynnar miljömålet om en begränsad klimatpåverkan är:

- Positiv syn på förnyelsebar energi såsom sol- och vindkraft.
- Stävan efter att vara en av landets främsta cykelkommuner.
- Premiering av ett hållbart resande.
- Utbyggd järnväg norrut.
- Samhällsutveckling i första hand genom förtätning och omvandling.
- Fokusera ny bebyggelse i anslutning till redan befintliga kommunikationsstråk.
- Utbyggnad av IT-infrastruktur.

Frisk luft

Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Enligt senaste mätningarna som utförts centralt i Motala stad klaras miljökvalitetsnormerna för luft.

I ÖP-förslaget poängteras vikten av att kontrollberäkningar görs i detaljplaneskedet för att säkerställa att MKN för utomhusluft inte överskrids.

ÖP-förslaget anger vidare att kommunen önskar att bevara vatten och grönytor som

tillsammans med stadens träd ska bilda en grön lunga i tätorten.

Bara naturlig försurning

Ämnen som bidrar till acceleration av försurningen av mark och vatten härrör från utsläpp framför allt från väg- och sjötrafik, värme- och elkraftverk, industrier samt jordbruk, såväl inom som utanför Sveriges gränser. Även intensivt skogsbruk kan minska markers naturliga buffringsförmåga och därmed bidra till en ökad markförsurning.

Försurning till följd av atmosfäriskt nedfall kan vara svårt att påverka inom kommunens gränser.

Några vattenförekomster i kommunen uppnår idag inte god ekologisk status och anledningen till det är bland annat försurningsproblematiken.

I föreslagen ÖP är inriktningen att förbättra kollektivtrafiken och att fokusera ny bebyggelse på landsbygden till redan befintliga kollektivtrafikstråk för att inte skapa ett onödigt ökat behov av att bilpendla. Intentionen är också att bygga ut gång- och cykelvägnätet inom orter och mellan orter. Dessa förslag bidrar alla till att minska kommunens utsläpp och därmed också till att uppnå miljömålet.

Kommunen föreslår dock också flera åtgärder i ÖP som gynnar bilåkande, som utbyggnader av väg 50. Flera åtgärder gynnar dock samåkning, som pendlarparkeringar och fler knutpunkter för samåkning. Dessa åtgärder skulle potentiellt kunna motverka miljömålet, men samtidigt styra bilåkandet

till att vara mer effektivt vilket bidrar till måluppfyllelse.

Giftfri miljö

För att skydda människors hälsa och den biologiska mångfalden behöver spridningen av farliga ämnen förebyggas och minska.

Inom Motala kommun finns drygt 600 potentiellt förorenade områden, varav ca 250 är riskklassade. ÖP-förslaget hänvisar till kommunens handlingsplan för förorenade områden och poängterar att mycket tid kan vinnas om efterbehandlingsprocessen löper parallellt med planarbetet.

I samband med att kommunen växer och markområden omvandlas sker en utredning och vid behov sanering/efterbehandling av sedan tidigare förorenade områden.

Skyddande ozonskikt

Sedan användningen av ozonnedbrytande ämnen har begränsats, tack vare internationella överenskommelser, tros ozonskiktet totalt sätt sakta återhämtat sig. Dock finns tecken på att ozonskiktet i den lägre stratosfären fortsatt tunnats ut⁸⁷.

I ÖP-förslaget hänvisas till kommunens avfallsplan⁸⁸ som i sin tur föreskriver hur vitvaror ska omhändertas för att förhindra läckage av freon som är ett ozonnedbrytande ämne.

Säker strålmiljö

Miljömålet avser att minska människors exponering för joniserande strålning (radon), elektromagnetisk strålning samt ultraviolet strålning.

Stora delar av Motala kommun är belägna på sådan berggrund eller jordlager som kan medföra hög risk för markradon. Vid planering och nybyggnation på radonmark ska grundkonstruktionen på byggnader vara radonsäkert utförd.

Kommunen ställer sig positiv till att utreda möjlighet till boenden i områden med relativt låg strålning.

Om rådande lagar och riktlinjer om strålningsnivåer följs så bedöms inte ÖP-förslaget motverka miljömålet.

Ingen övergödning

Övergödning av mark och vatten orsakas dels av atmosfäriska nedfall i form av till exempel kväveoxider från biltrafik, sjöfart och kraftverk eller från läckage från jord- och skogsbruk samt utsläpp från reningsverk och industrier.

ÖP-förslagets fokus på att i första hand förtäta samhällena, alternativt exploatera i anslutning till redan befintlig infrastruktur, är positivt sett till all sorts transportbehov.

Lokalt omhändertagande av dagvatten, minskning av utsläpp av enskilda avlopp och förbättring/utbyggnad av kommunens reningsverk är ytterligare strategier som

⁸⁷ <https://www.nyteknik.se/miljo/ozonlagret-fortsatter-tunnas-ut-6897194> [2020-04-02].

⁸⁸ Hållbar resurshantering och förebyggande av avfall, Avfallsplan 2018–2021 för Motala och Vadstena kommuner, 2018.

nämns i ÖP-förslaget som påverkar miljömålet i positiv riktning.

Förutom att återskapa fler våtmarker är det önskvärt att ytterligare vattenvårdande insatser (tex hästskovåtmarker och skydds-zoner längs med vattendrag och diken) som minskar näringsämnesläckage från jordbrukslandskapet lyfts fram.

Levande sjöar och vattendrag

Djur- och växtarters livsmiljöer i sjöar och vattendrag påverkas av till exempel skogsbruk, jordbruk, industrier och vattenkraft.

ÖP-förslagets åtgärder som gynnar miljömålet ”ingen övergödning” gynnar även miljömålet ”levande sjöar och vattendrag”.

Många växt- och djurarter är beroende av fritt flödande vattendrag och vattennivåer som varierar naturligt. Fysisk påverkan från vattenkraftverk och dammar utgör idag ett av de främsta hoten mot den biologiska mångfalden i vattendrag⁸⁹.

ÖP-förslaget anger inga särskilda strategier för att avhjälpa fysiskt påverkade vatten.

Utpekandet av ett stort antal LIS-områden och inriktningen mot att erbjuda ett betydande antal vattennära boenden inklusive flytande bostäder, kan riskera att motverka miljömålet eftersom områdena som är viktiga för den biologiska mångfalden och för ekologiska värden kopplade till sjöar och

vattendrag behöver tas i anspråk för att förverkliga dessa planer.

Grundvatten av god kvalitet

Grusåsar och andra liknande formationer i landskapet spelar en viktig roll som dricks-vattenresurs. Inrättandet av skyddsområden är ett viktigt verktyg för att skydda grundvattnet från föroreningar.

Åtgärder i syfte att uppnå miljömålen ”giftfri miljö” samt ”levande sjöar och vattendrag” gynnar även miljömålet ”grundvatten av god kvalitet”.

ÖP-förslaget anger riktlinjer i syfte att säkerställa en framtida god tillgång av grundvatten av god kvalitet, bland annat är ambitionen att utpeka Vättern som riksintresse för vattenresurser.

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Motala kommun är en inlandskommun. I ett större geografiskt sammanhang kan ändå förändringar i markanvändningen, som påverkar andra miljömål, till exempel ”ingen övergödning”, ”myllrande våtmarker”, ”levande sjöar och vattendrag”, indirekt påverka havs- och kustområden. Resonemang och slutsatser för dessa miljömål kan därför appliceras på miljömålet ”hav i balans samt levande kust och skärgård.

Myllrande våtmarker

Ett stort antal hotade eller missgynnade växt- och djurarter är beroende av olika

⁸⁹ <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Levande-sjoar-och-vattendrag/> [2020-04-03]

våtmarker. En förklaring till detta är att det sedan början av 1800-talet har torrlagts stora arealer av just våtmarker.

ÖP-förslagets ställningstagande om att kommunen är positiv till återskapande av våtmarker bedöms som positivt.

Våtmarker utgör inte endast habitat för många växt- och djurarter utan fyller även viktiga funktioner för ekosystemtjänster som att binda och lagra kol och rena vatten. Med tanke på mer påtagliga klimatförändringar, med fler stora skyfall och fler torra perioder, har våtmarker en viktig funktion som fördröjningsmagasin av vatten.

Levande skogar

Miljömålet om levande skogar påverkas till stor del av intensiteten av skötseln av den produktiva skogsmarken. Genom människans påverkan har vissa skogstyper med unika livsmiljöer blivit alltmer sällsynta. Människans aktiviteter har även orsakat indirekta negativa effekter i form av nedfall från luftföroreningar och pågående klimatförändringar.

Över hälften av Sveriges yta är täckt av skog, även i Motala kommun finns stora skogsområden. En övergripande utmaning är att anpassa skogsbrukets så att skogens natur-, friluftsvärden och kulturvärden bevaras och utvecklas samtidigt som det svenska skogsbruket förblir konkurrenskraftigt.

Hela Motala kommuns skogsinnehav sköts hyggesfritt och med stor hänsyn till naturvård och rekreation.

ÖP-förslaget rekommenderas att kompletteras med ett avsnitt om skogsbrukets värden.

Ett rikt odlingslandskap

En utmaning för att uppnå miljömålet är att brukningen av odlingslandskapet måste anpassas så att natur- och kulturvärdena bevaras och utvecklas samtidigt som jordbruket ska kunna bedrivas på ett rationellt och konkurrenskraftigt sätt.

I ÖP-förslaget anges att byggnation på jordbruksmark inte kan undvikas och kommer att bli aktuellt särskilt i anslutning till Motala tätort där annan tätortsnära mark har höga natur- och friluftsvärden.

Kommunen avser att använda en tre-skalg klassning av jordbruksmarken i kommunen. Syftet är att skydda de ur odlingssynpunkt mest värdefulla markerna, vilket bedöms som positivt för miljömålet.

God bebyggd miljö

Med ökande befolkning och bostadsbehov ses den täta staden som lösningen för många miljöproblem, som till exempel minskat i anspråkstagande av jordbruksmark, minskad energianvändning och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur.

Den täta staden och exploatering i centrala lägen innebär dock att konflikter kopplade till luftförorening, buller och riskfrågor riskerar att uppstå.

ÖP-förslaget redovisar strategier och riktlinjer som strävar efter att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle, såväl ur ett ekologiskt, socialt som ekonomiskt perspektiv.

ÖP-förslaget bedöms därför bidra till att miljömålet uppnås.

Ett rikt växt- och djurliv

En rik biologisk mångfald är avgörande för att naturens ekosystemtjänster, som att rena vatten och luft, lagra kol och pollinera våra grödor, ska fungera. Biologisk mångfald går även hand i hand med folkhälsan då många natur- och kulturmiljöer är viktiga områden för rekreation och friluftsliv.

I ÖP-förslaget finns en rad ställningstaganden (omnämnda i tidigare textavsnitt) som gynnar bevarandet av artmångfalden och därmed förknippade ekosystemtjänster. Bland annat anges att grön infrastruktur ska prioriteras och integreras i den fysiska planeringen. Grön infrastruktur kan utgöra en viktig pusselbit i att erbjuda spridningsvägar för djur och växter.

Utpekandet av ett stort antal LIS-områden och ÖP-förslagets positiva inställning till en betydande andel nya vattennära boenden kan tyckas motverka miljömålet.

Globala målen - Agenda 2030

Agenda 2030 avser 17 globala mål för människans och planetens välbefinnande och uttrycker en strävan efter att uppnå en långsiktig hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling.

Sveriges 16 miljö kvalitetsmål gäller den svenska miljöns kvalitet. Genom att sträva efter att uppfylla de svenska miljö kvalitetsmålen bidrar Sverige till Agenda 2030 målen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten, utomhusluft, omgivningsbuller samt fisk- och musselvatten är berör Motala kommun. I efterföljande kapitel beskrivs relevanta MKN och om det i kommunen finns risk för att de kommer att överskridas.

MKN för vatten

MKN för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvattnet. Syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet⁹⁰.

Beslutade MKN finns för samtliga registrerade vattenförekomster⁹¹. MKN anger vilken vattenstatus som ska uppnås vid en viss tidpunkt medan statusklassningen är ett sätt att beskriva vattnets kvalitet.

Målet är att vattnet ska uppnå *god status* samt att vattnets status inte ska försämrans. Om prognosen är att statusen kan komma att försämrans måste åtgärder vidtas för att bibehålla eller förbättra vattenkvaliteten⁹².

⁹⁰ Vattenmyndigheterna, Miljö kvalitetsnormer för vatten. <https://www.vattenmyndigheterna.se/vattenforvaltning/miljokvalitetsnormer-for-vatten.html> [2020-03-23]

⁹¹ En vattenförekomst är en specifik vattensamling i naturen av en viss geografisk storlek, till exempel en sjö eller en kustvik.

⁹² VA-översikt Motala kommun, 2018.

I Motala kommun finns totalt 70 klassade vattenförekomster varav 13 är sjöar, 33 är vattendrag och 24 är grundvatten⁹³.

Detaljerad information över respektive vattenförekomst tillhandahålls av Vatten Informations System Sverige⁹⁴, (VISS).

Bedömning:

En generell bedömning är att genomförandet och val av plats för framtida exploateringar behöver ske med försiktighet så att statusen på kommunens vattenförekomster inte försämras. Om möjligt bör åtgärder vidtas i syfte att förbättra statusen för de vattenförekomster som inte klarar MKN. Ändring av markanvändning ska ske med hänsyn till kommunens vattenförekomster.

MKN för utomhusluft

MKN för utomhusluft (SFS 201:527) syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Det finns MKN för flera luftburna ämnen, bland annat kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid och partiklar (PM 10).

Motala kommun har kontrollerat luftkvaliteten i tätorten sedan mitten av 1980-talet med hjälp av ”IVL Svenska Miljöinstitutets” urbanmätning. Motala är även med i Samverkansförbund för Östergötland (SLÖ) och behöver därför inte kontrollera alla parametrar genom egen mätning.

Mätningarna för 2014–2016 i centrala Motala⁹⁵ visade att MKN för luft klarades.

Årsmedelvärdet för PM10 var 15,6 µg/m³ och dygnsmedelvärdet var 30 µg/m³. Gaturumsmätningarna av kväveoxid samt bensen visade ett årsmedelvärde som var mindre än nedre utvärderingströskeln.

Även under 2019 utfördes mätningar av PM10 på Drottningplan i centrala Motala. Mätningarna visade på låga halter som i genomsnitt låg mellan nedre utvärderingströskeln och Sveriges miljömål.

Bedömning:

Ett genomförande av ÖP-förslaget bedöms inte påverka luftkvaliteten på ett betydande sätt och inget tyder på att MKN riskerar att överskridas i framtiden i kommunen.

MKN för fisk- och musselvatten

MKN för fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) syfte är att skydda fisk och musslor. MKN avser värden som inte får överskridas eller underskridas och även värden som ska eftersträvas.

Vättern har pekats ut som ett vatten som är speciellt viktigt för att upprätthålla fiskebestånden och sjön är därför skyddad som laxfiskvatten⁹⁶.

Bedömning:

ÖP-förslaget bedöms inte ge någon direkt negativ påverkan på Vätterns värden som laxfiskvatten.

MKN för omgivningsbuller

⁹³ Ibid.

⁹⁴ www.viss.lst.se

⁹⁵ Luftkvalitetskontroll i Motala tätort under år 2016 i gaturum, Dnr: 2017-MH0816, Motala kommun, 2017-10-09.

⁹⁶ VISS, Vättern. <https://viss.lansstyrelsen.se/ProtectedAreas.aspx?protectedAreaEUID=SEFI1013> [2020-02-29]

Sedan 2004 gäller förordning (2004:675) om omgivningsbuller. I förordningen ställs krav på att kommuner med mer än 100 000 invånare ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram vart femte år. Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa och redovisa kartläggningarna och åtgärdsprogrammen till EU-kommissionen.

MKN för omgivningsbuller gäller för större vägar (mer än tre miljoner fordon per år), större järnvägar (mer än 30 000 tåg per år) eller för större städer (mer än 100 000 invånare).

Det innebär att Riksväg 50 som leder genom Motala stad berörs.



Figur 3: Sträcka av väg 50 där MKN för buller gäller. Uppmätta bullernivåer längs sträckan är över riktlinjens 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

Bedömning:

En delsträcka av väg 50 går genom Motala stad, där det i ÖP-förslaget planeras för förtätning och stadsomvandling. Några utpekade områden för "stadsbygd" finns längs med eller i närheten av aktuell vägsträcka.

Vid vidare planering för utveckling i dessa områden behöver bullersituationen tas i beaktning.

Riksintressen

I efterföljande kapitel beskrivs vilka riksintresseområden som pekats ut i Motala kommun och ifall dessa bedöms att påverkas väsentligt vid ett genomförande av ÖP-förslaget.

Riksintresseområden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade bevarandevärdena. Med undantag för nationalstadsparker och Natura 2000-områden gäller förbudet mot påtaglig skada dock inte om åtgärden avser utveckling av befintliga tätorter.

Jord- och skogsbruk av nationell betydelse

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § MB. Jord- och skogsbruksmark ska så långt som möjligt skyddas från åtgärder som försvårar ett rationellt brukande. Det är jord- och skogsbruksnäringen som är av nationellt intresse, inte enbart marken. Markens brukningsvärde är centralt för bevarandevärdet.

Brukningvärd jordbruksmark får bara tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om den behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om det behovet inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Även skogsmark som har bety-

delse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

Östergötland tillhör de län i Sverige med störst andel exploaterad jordbruksmark i relation till den totala andelen jordbruksmark. Under 2011–2015 exploaterades 46,8 ha åkermark och 1,3 ha betesmark i Motala kommun, vilket motsvarar 0,17 % av kommunens jordbruksmark. Kommunen var under denna period på åttonde plats i landet i en sammanräkning av störst andel exploaterad jordbruksmark⁹⁷.

Exploateringen av jordbruksmark är permanent och trenden att allt mer odlingsbar mark tas i anspråk ger negativa kumulativa effekter för livsmedelsproduktionen. Klimateffekternas påverkan på jordbruksmark medför dessutom att värdet på jordbruksmarken kan antas öka i framtiden.

Bedömning

I och i anslutningen till orterna Fågelsta, Fornåsa, Klockrike, Österstad, Motala, Rosendal, Motala, Borensberg, Nykyrka, Karlsby, Tjällmo och Godegård pekas det i ÖP-förslaget ut möjliga framtida utvecklingsområden för bostadsbebyggelse och verksamheter. Utöver dessa finns förslag till exploatering av s.k. LIS-områden och områden som betecknats som ”småorter”.

Ett genomförande av ÖP-förslaget innebär ett ianspråktagande av ny jord- och skogsbruksmark.

I syfte att så långt som möjligt skydda jordbruksmark från åtgärder som försvårar ett rationellt brukande anges i kommunens ÖP-förslag under rubriken *ansvarsfull resursanvändning* vikten av att jordbruksmarken värderas ur ett lokalt och regionalt perspektiv i förhållande till allmänhetens och den enskilda verksamhetens intressen.

ÖP:n anger att fortsatta utvecklingsmöjligheter jordbruket ska värnas samt att särskild hänsyn ska tas till platsers värden och områdets naturgivna förutsättningar.

Sammantaget bedöms ÖP-förslagets ställningstagande, om att kommunens jordbruksmark ska värderas innan en exploatering kan bli aktuellt, som positivt. Det vore dock önskvärt att ÖP-förslaget kompletteras med kommunens syn för hur en ansvarsfull resursanvändning av skogsmark kan uppnås/bibehållas. Skogsbruket nämns varken i ÖP:ns kapitel om *riktlinjer – ansvarsfull resursanvändning* eller i kapitlet *värden och hänsyn – areella näringar*.

En kommuntäckande kartläggning av kommunens skogs- och jordbruksmark och dess värden för de areella näringarna, bedöms kunna utgöra ett värdefullt planeringsunderlag vid avvägningar och ställningstaganden gällande exploatering kontra bevarande av markområden.

Riksintresse yrkesfiske

⁹⁷ Exploatering av jordbruksmark 2011–2015, Rapport 2017:5, Jordbruksverket.

Vättern är enligt 3 kap. 5 § MB, utpekad som riksintresse för yrkesfisket - sjö. Motivet för utpekandet är att Vättern utgör lek- och uppväxtområde för röding samt lekområden för sik.

För yrkesfisket är det generellt mycket viktigt att vattenkvaliteten inte försämras. Riksintresset ska så långt som möjligt skyddas från åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande.

Bedömning

Under förutsättningen att det inför framtida exploateringar säkerställs att MKN för kommunens vattenförekomster inte påverkas negativt, bedöms heller inte riksintresset för yrkesfiske påverkas på ett betydande sätt.

Riksintresse för friluftslivet

Göta kanals vattensystem är enligt 3 kap. 6 § MB riksintresse för friluftslivet. Områdets värde för friluftslivet består främst i att kanalen och dess omgivning utgör ett mycket välbesökt, omväxlande och naturskönt landskap som hyser många kulturella sevärdheter och erbjuder möjlighet för en mängd friluftaktiviteter.

Av värdebeskrivningen⁹⁸ framgår att det behövs åtgärder för att bevara områdets karaktär. Stränderna och andra attraktiva områden behöver hållas allemansrättsligt tillgängliga. Fisket behöver bedrivas på ett långsiktigt hållbart sätt och vattenkvaliteten bör inte försämras. Det omgivande

landskapet med sina höga natur- och kulturvärden behöver skötas, genom till exempel hävd av ängs- och betesmarker, samt att övriga särpräglade och natursköna områden bevaras för att värdena för friluftslivet ska bestå.

Bedömning

I ÖP-förslaget har det pekats ut ett antal LIS-områden samt två större utvecklingsstråk längs med Borens och Göta kanals stränder.

Det ena utvecklingsstråket ligger centralt i Motala tätort. Här avses det dels att omvandla verksamheter med omgivningspåverkan till verksamheter utan omgivningspåverkan samt att omvandla verksamhetsområde till stadsbygd.

Det andra utvecklingsstråket har pekats ut väster om Borensberg. Avsikten är att i huvudsak möjliggöra byggnation av nya bostäder efter att väg 34 dragits om.

I ÖP-förslaget anges att utvecklingsarbetet för båda områdena kommer att föregås av detaljplaneprogram. Detta för att i större detaljeringsgrad, än vad som är möjligt inom ramen för ÖP:n, kunna identifiera befintliga värden och bedöma lämpligheten för och konsekvenser vid en framtida byggnadsutveckling i de berörda områdena.

⁹⁸ Område av riksintresse för friluftsliv i Östergötlands län, Göta kanals vattensystem, Dnr 511-1404-13, Länsstyrelsen Östergötland län,

Vid framtagandet av detaljplaneprogrammen kommer bland annat riksintresse för friluftslivet – Göta Kanal att bevakas.

Under förutsättning att det vid framtida exploateringar tas hänsyn till utpekade värdekärnor längs med Borens och Göta Kanals stränder bedöms den föreslagna exploateringen inte påverka riksintresset på ett betydande sätt. Friluftsinriktade byggnationer, anläggningar och verksamheter som kan bidra till att stärka upplevelsen och nyttjandet av området bör främjas.

Riksintresse för kulturmiljövården

Motala kommun berörs av fem riksintresseområden för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB.



Figur 4: Riksintresseområdena Göta Kanal (i väster och öster) samt Ulfåsa.

Göta kanal är en kommunikationsmiljö och Sveriges främsta kanalmiljö. Kanalen är av stor teknikhistorisk betydelse och har ett dominerande läge i omgivande landskap.

Kanalen leder i väst östlig riktning genom Motala kommun och kännetecknas av kulturhistorisk bevarandevärda miljöer⁹⁹. Bevarandevärdena inom kommunen ligger i kanalmiljön med omgivande landskap och bebyggelse.

Ulfåsa är en herrgårdsmiljö med lämningar efter tidigare storgård med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet i dominerande läge i öppen slättbygd.



Figur 5: Från väster till öster, riksintresseområdena Medevi brunn, Godegård och Tjällmo.

Medevi brunn är en av landets mest kända brunnsmiljöer och centrum för aristokratiskt sällskapsliv från 1600- till 1800-tal med ännu välbevarad och småskalig bebyggelse enligt ursprunglig byggnadsplan från 1700-talet.

Godegård kännetecknas av en herrgårds- och bruksmiljö från 1720-talet med välbevarat byggnadsbestånd.

Tjällmo är en administrativ centralort och tingsplats framvuxen kring Tjällmo medeltida kyrka.

Bedömning

⁹⁹ Riksintressen för kulturmiljövården – Östergötlands län (E), Riksantikvarieämbetet, 1997-08-18, uppdaterad 2013-09-11.

Göta kanal: I förslaget till ÖP:n pekas det ut ett utvecklingsområde i centrala Motala som löper parallellt med Göta Kanal. Här avses det dels att omvandlas verksamheter med omgivningspåverkan till verksamheter utan omgivningspåverkan samt verksamheter till stadsbygd. Utvecklingen av området längs med Motala Ström, dvs norr om Göta Kanal kommer att föregås med framtagande av ett detaljplaneprogram.

Med tanke på riksintresset bedöms det som angeläget att värdekärnor längs med Göta kanal som eventuellt hamnar inom kommunens utpekade utvecklingsområde tas i beaktande vid en framtida bebyggelseutveckling.

Det bedöms som positivt att verksamheter med omgivningspåverkan på sikt lokaliseras till annan i jämförelse lämpligare plats.

Ulfåsa: I direkt anslutning söder om riksintresset ligger Österstad. Här planeras enligt ÖP-förslaget utveckling av orten väster och norrut. Dessutom föreslås ett framtida cykelstråk genom riksintresseområdet.

Avståndet mellan föreslagen exploatering och herrgårdsmiljön är relativt långt, riksintresset bedöms preliminärt därför inte påverkas påtagligt av varken föreslagen tätortsutveckling eller cykelväg. Eftersom föreslagen åtgärd berör riksintresset ska en framtida tätortsutveckling föregås av en mer detaljerad analys över eventuell påverkan på riksintressets värdekärnor.

Medevi brunn: I direkt anslutning väster om riksintresset föreslås befintligt bebyggelseområde att utvidgas. ÖP-förslaget bedöms inte påverka riksintressets värden.

Godegård: ÖP-förslaget pekar ut tätortsutveckling inom avgränsningen för riksintresseområdet. En vidare utredning av huruvida ett genomförande av föreslagen tätortsutveckling eventuellt kan förväntas påverka Godegårds herrgårdsmiljö behöver därför ske i samband med en framtida detaljplaneläggning av området. Förutsatt att herrgårdsmiljön med engelska parken eller delar därav är tillgängligt för allmänheten kan Godegård utgöra ett intressant närreklamationsområde även för framtida boenden i Godegård.

Tjällmo: ÖP-förslaget pekar ut tätortsutveckling inom avgränsningen för riksintresset. För att inte utpekade värden ska riskera att påverkas negativt behöver kulturmiljövärdena studeras noga i kommande samhällsbyggingsprocess.

Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket ansvarar för att peka ut riksintresseområden enligt 3 kap. 8 § MB, för de fyra trafikslagen: väg, järnväg, luftfart och sjöfart. I Motala kommun finns tre riksintresseområden för kommunikationer:

Riksväg 50 är en så kallad farligt godsled och utgör en viktig förbindelse till E4 samt ingår i det nationella stamvägnätet. Väg 50 är även en del av det utpekade kollektivtrafiknätet och det utpekade arbetspendlingsnätet. Trafikvägen planerar att inom 5–

12 år bygga om väg 50 till en 2+1-väg, norrut mot Hallsberg.

Väg 34 har särskilt regional betydelse. Trafikverket har pågående projekt som innebär ombyggnad av väg 34 till en 2+1-väg mellan Motala och Borensberg.

Järnvägsstråket som också kallas ”godsstråket genom Bergslagen” är av internationell betydelse. Trafikverket planerar att bygga dubbelspår mellan Motala och Hallsberg.

Bedömning

I ÖP-förslaget anges i kapitlet *värden och hänsyn* att riksintressestatusen för vägarna och järnvägarna ska skyddas avseende möjligheterna att erhålla:

- God transportkvalitet och god närbarhet till andra regioner.
- God tillgänglighet för samtliga trafikant, vilket bland annat innefattar att undvika lokaliseringar som innebär att vägen ger ökade barriäreffekter.
- God trafiksäkerhet.
- God miljö, både ur hälsosynpunkt, skydd av stads- och landskapsbild samt strävan efter estetisk utformning.
- Ett jämställt transportsystem.

Kommunen anger i kapitlet *riktlinjer* egentligen inga ”egna” målsättningar avseende riksintresse för riksvägarna 34 och 50, men ställer sig i ÖP-förslaget positivt till trafikverkets planer.

Väg 50: För sträckan Medevi-Brattebro planeras utbyggnad till mötesfri landsväg i ny sträckning i huvudsak öster om befintlig väg 50. ÖP-förslaget går i linje med Trafikverkets utvecklingsplaner för vägen.

Väg 34: Ny vägsträckning av väg 34 anges i ÖP:ns plankarta och stämmer överens med trafikverkets planer.

Järnvägsstråket: I ÖP-förslaget anges som en riktlinje att tågstopp i orterna Godgård och Fågelsta ska möjliggöras i takt med att orternas potential utvecklas. Ytterligare tågstopp bedöms preliminärt inte som en konflikt med riksintresset. Med tanke på järnvägsstråkets riksintressestatus bör dock utvärderas ifall ytterligare hållplatser för persontrafiken eventuellt står i konflikt med godstågens framkomlighet.

Riksintresse för totalförsvarets militära del

Försvarsmakten bevakar och redovisar riksintresseområden samt områden av betydelse för totalförsvarets militära del, enligt 3 kap. 9 § MB. Riksintressen för totalförsvaret ska ges företräde vid konflikt med andra riksintressen enligt 3 kap. 10 § MB. Försvarsmaktens nyttjande av anläggningar utgör dels riksintressen som kan redovisas öppet, dels riksintressen som omfattas av sekretess¹⁰⁰. Motala kommun berörs av följande riksintesseområden för totalförsvaret:

¹⁰⁰ Se 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen, SFS 2009:400.

Prästtomta skjutfält: Markstridsskola kring vilken det finns ett område med särskilt krav på hinderfrihet för att möjliggöra samövningar mellan flygförband och markförband.

Malmens flottiljflygplats: MSA¹⁰¹ yta luftrum.

Karlsborgsområdet och övningsflygplats: MSA yta luftrum för övnings- och flygverksamhet i Karlsborgs kommun. Område med särskilt behov av hinderfrihet.

Motala kommun berörs p.g.a. Prästtomta skjutfält och Karlsborgsområdet dessutom av två s.k. *påverkansområden för buller eller annan risk*.

Bedömning

Eftersom hela Sveriges yta utgör *influensområde för höga objekt*¹⁰² ska samtliga objekt högre än 20 m utanför sammanhållen bebyggelse samt objekt högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse remitteras till Försvarsmakten. Detta då höga objekt alltid riskerar att medföra skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Enligt kommunens ÖP-förslag pekas det inte ut några bebyggelsenoder/stråk i anslutning till Prästtomta skjutfält. Detta bedöms som positivt med hänseende till bullermattan som orsakas av skjutfältet.

Försvarsmakten tog 2011 beslut om s.k. stoppområden för vindkraft i närheten av alla militära flygplatser.

Övervägande del av Motala kommuns yta berörs av de två av Försvarsmakten utpekade s.k. stoppområden för vindkraft kring Karlsborgs och Malmens militära flygplatser. Kommunen ställer sig kritisk till dessa i det tematiska tillägget till översiktsplanen (TÖP) för vindkraft¹⁰³ samt i det nya ÖP-förslaget. Detta eftersom Försvarsmakten tidigare tillstyrkt vindkraftverk inom dessa områden och kunnat anpassa sin flygverksamhet. Vidare anges i kommunens TÖP för vindkraft att riksintresseområden för totalförsvaret föreslås helt undantas från vindkraft.

Riksintresse för energiproduktion - vindbruk

I Motala kommun finns ett riksintresseområde för vindbruk. Området¹⁰⁴ är 8,76 km² stort och ligger cirka 2,5–3 km norr om Tjällmo.

Bedömning

Motala kommun har sedan 2011 en kommunomfattande vindkraftsplan¹⁰⁵. Enligt denna är kommunen i princip positiv till vindkraft förutsatt att etablering av verk inte ger väsentligt negativ påverkan på natur, kultur, landskapsbild och rekreation.

¹⁰¹ MSA är den höjd som ett flygplan säkert kan sjunka till innan den slutliga inflygningen tar vid.

¹⁰² Enligt Luftfartsverkets definition för höga objekt

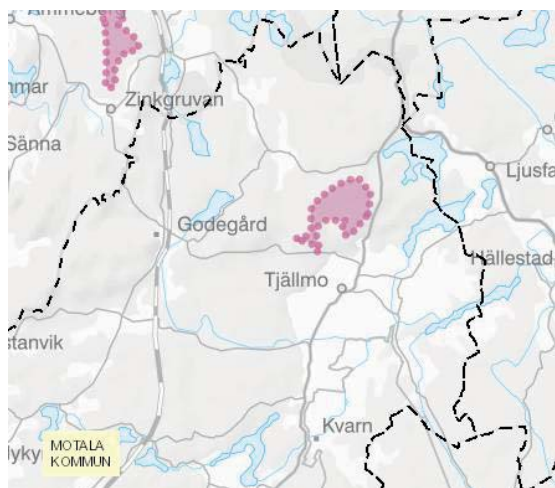
¹⁰³ Tematiskt tillägg till översiktsplanen vindkraft, Motala kommun, antagen 2011-01-24.

¹⁰⁴ Objekt ID_2013 216.

¹⁰⁵ Tematiskt tillägg till översiktsplan vindkraft, Motala kommun, antagen i KF 2011-01-24.

ÖP-förslaget hänvisar till riktlinjerna och ställningstagandena i vindkraftsplanen.

Figur 6: Riksintresseområde för vindbruk.



Kommunen ställer sig i ÖP-förslaget kritisk till försvarsmaktens så kallade stoppområden för vindkraft, se även föregående textavsnitt, som berör kommunens mark- och vattenområden. Ur ett miljöperspektiv, främjande av förnyelsebar energi, bedöms det som positivt att kommunen ställer sig kritiskt till försvarsmaktens stoppområden och poängterar att varje enskilt vindkrafts- ärende får prövas var för sig.

Ett område som i ÖP-förslaget bedömts som ett viktigt område för övergripande grön infrastruktur med höga natur- och friluftsvärden överlappar till viss del med riksintresset för vindbruk. ÖP-förslaget anger som en riktlinje att en övergripande grön infrastruktur ska säkerställas och stär-

kas genom att viktiga områden och samband bevaras och/eller utvecklas i takt med bebyggelseutveckling eller andra åtgärder.

Det är i det enskilda vindbruksärendet som natur- och friluftsvärdets intressen får vägas mot vindkraften. Båda kan anses vara ett allmänt intresse.

Riksintresse för värdefulla ämnen eller mineral

Områden som innehåller fyndigheter av värdefulla ämnen eller material är av riksintresse enligt 3 kap. 7 § MB, Sveriges Geologiska undersökning (SGU)¹⁰⁶ har ansvar för att peka ut riksintresseområden.

Kommuner och statliga myndigheter får inte planera för eller lämna tillstånd till verksamheter som kan förhindra eller påtagligt försvåra ett utnyttjande av mineralresurserna.

Lemunda-Sandsten är belaget intill Vätterns strand, nordost om Lemunda gård. Lemunda sandsten användes på 1600-talet för att tillverka kvarnstenar och slipstenar. Idag används sanden som råvara för glas-tillverkning. Riksintresseområdet omfattas även av riksintresseområde för turism och rörligt friluftsliv samt angränsar till två riksintresseområden för naturvård; Vättern och Lemunda. Vätterns vattenområde är dessutom klassat som Natura 2000-område samt riksintresseområde för yrkesfiske -sjö.

¹⁰⁶ Se förordningen om hushållning med mark- och vattenområden 2 kap. 5 § [1998:896].

Zinkgruvan ligger i Askersunds kommun men berör även Motala kommun, norr om Godegård. Gruvan är Sveriges sydligaste underjordsgruva och har varit i kontinuerlig drift sedan 1857. För närvarande bryts och anrikas det zink, bly och kopparmalm i gruvan. Riksintresseområdet för naturvård: Bredsjömossen samt riksintresseområdet för kulturmiljövård: Godegård berörs av avgränsningen för Zinkgruvan.

Bedömning

I kommunens TÖP för vindkraft konstateras att vindkraft inte nödvändigtvis behöver inverka negativt på riksintressena. Detta eftersom områdena till viss del redan är påverkade av störande verksamhet och därmed saknar attraktivitet för till exempel friluftslivet. Vidare slår vindkraftsplanen fast att etablering av vindkraftverk endast bör tillåtas om det kan visas att möjligheten till mineralutvinning inte påverkas negativt.

I ÖP-förslaget å andra sidan pekas det ut LIS-områden inom och i direkt anslutning till riksintresseområdena för värdefulla ämnen eller mineral.

Det är önskvärt att även ÖP-förslaget förtydligas i sitt ställningstagande i likhet med vindbruksplanen. Vindbruksplanens ställningstaganden om att vikta en framtida möjlighet till mineralutvinning tyngre än eventuellt motstående intressen bedöms som positivt.

Lemunda-Sandsten: Enligt ÖP-förslaget pekas det ut två LIS-områden i direkt anslutning till Lemunda stenbrottsdam. I

ÖP:ns plankarta framgår inte att Lemunda Sandstensbrott är ett riksintresse. Området vid Lemunda-Sandsten omfattas och angränsar dessutom till fler riksintresseområden som delvis kan vara motstridiga till en fortsatt brytning av sandsten. Det är önskvärt att överlappande riksintressen viktas mot varandra för att skapa en bättre tydlighet avseende kommunens markanvändningsintressen.

ÖP:ns kartmaterial föreslås att kompletteras och riksintresset för värdefulla ämnen eller mineral att viktas som ett allmänt intresse och de två LIS-områdena stryks ur ÖP-förslaget.

Zinkgruvan: Eftersom ÖP:n föreslår tärtortsutveckling i direkt anslutning till riksintresset samt likaså anger LIS-områden inom och i anslutning till riksintresseområdet bedöms det att det kommer att krävas en noga avvägning av placeringarnas lämplighet i förhållande till riksintresset för Zinkgruvan.

Möjligheterna att bedriva gruvverksamheten bedöms preliminärt inte försämrats vid ett genomförande av ÖP-förslaget. Det är troligt att riksintresseområdet har avgränsats i grova penseldrag. Men frågan bör utredas mer i detalj.

ÖP:ns plankarta behöver kompletteras med riksintresseområdet för Zinkgruvan.

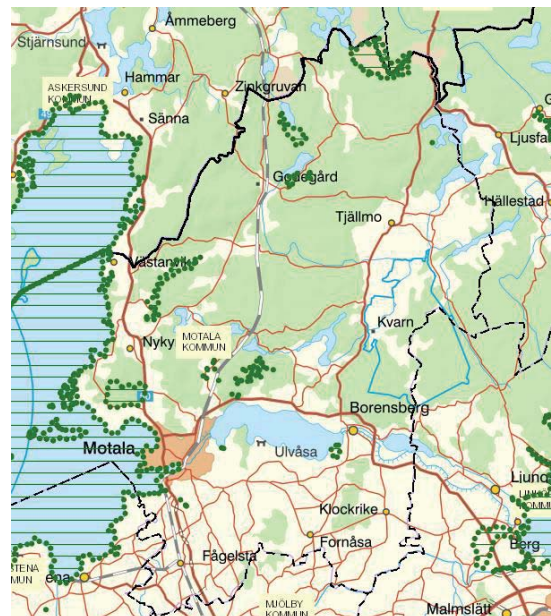


Figur 7: Riksintressen för värdefulla ämnen eller mineral. Källa: Länsstyrelsen.¹⁰⁷

Riksintresse för naturvård

I Motala kommun finns följande riksintresseområden för naturvård som pekats ut av Länsstyrelsen enligt 3 kap. 6 § MB:

- Kärnskogsmossen NRO05019
- Bredsjömosse NRO05074
- Lillsjökarret NRO050076
- Fagerfallet NRO05108
- Dansby-Flädemo NRO050018
- Djurkällaplatån NRO05017
- Lilla Vänstern NRO05021
- Knäppan NRO05022
- Vålberga mosse NRO05082
- Hilltorp NRO05024
- Vättern NRO05001
- Södra Freberga NRO05025
- Lemunda NRO05016
- Motalabuktens övärld NRO05015
- Perkils kättil NRO05020



Figur 8: Riksintresseområden för naturvård i Motala kommun med omnejd.

Bedömning

Tre av riksintresseområdena för naturvård i Motala kommun berörs i sin yta av utpekade utvecklingsområden i översiktsplaneförslaget.

Vättern NRO05001 kännetecknas av mycket kallt vatten med goda förutsättningar för ett stort antal fiskarter. Vidare är Vättern känd för mycket god vattenkvalitet och ett stort siktdjup. Sjöbäckenet har uppstått genom förkastningsrörelser i berggrunden och är upp till 128 meter djupt¹⁰⁸.

I riksintressets värdebeskrivning anges att ”naturvärdena kommer att bestå om området undantas från ingrepp som till exempel föroreningsutsläpp.”

¹⁰⁷ <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=57213faf51ad4e918140e23a11a47dc0> [2020-04-24]

¹⁰⁸ Registerblad NRO05001, Vättern, Riksintressant naturmiljö, Östergötlands län, Länsstyrelsen, 1986-09-29.

Riksintressets avgränsning följer Vätterns strandlinje. Det kan antas att all slags exploatering inom områden för vilka Vättern är recipient, exempelvis tätortsutvecklingen i Motala eller utpekade LIS områden, indirekt påverkar Vätterns vattenkvalité.

I syfte att värna om en fortsatt god vattenkvalité redovisar ÖP-förslaget att:

- kommunen generellt ska ställa krav på hög skyddsnivå för enskilda avlopp.
- huvudspillvattenledningssystemet behöver förstärkas på flera platser i kommunen för att öka kapaciteten och möjliggöra att fler invånare kan ansluta sig.
- kommunen anser att Vättern ska klassas som riksintresse för vattenförsörjning för att erhålla ett extra skydd.

Vidare ställer sig kommunen kritisk till Försvarens verksamheter som inneburit utsläpp av förorenande ämnen till Vättern som till exempel P-FOS och bly.

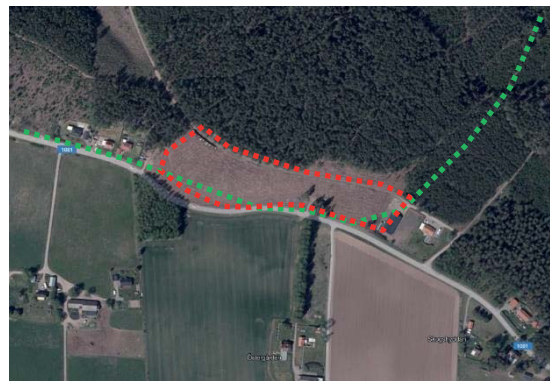
Kommunens ställningstaganden bedöms gå väl i hand med riksintressets bevarandevärden.

Lilla Vänstern NRO0502. Förslagen GC-väg mellan Motala tätort och Karlsby tangerar avgränsningen för riksintresseområdet Lilla Vänstern. Bevarandevärdet ligger i landskapsformationen som utgörs av mycket mäktiga moränrygggar som saknar motstycke i Östergötlands län¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Registerblad NRO05021, L Vänstern, Riksintressant naturmiljö, Östergötlands län, Länsstyrelsen, 1986-03-25.

Cykelvägen planeras längs med befintlig väg. Planerad cykelväg förutsetts därför innebära så litet ingrepp i form av schaktning som möjligt. Frågan behöver beaktas och detaljgranskas vid projektering av cykelvägen.

Djurkällaplatån NRO05017 är ett stort geologiskt intressant område. Naturvärdena i området kommer att finnas kvar om området undantas från ingrepp som till exempel täkt, anläggningar och bebyggelse¹¹⁰.



Figur 9: Förslaget utvecklingsområde, röd markering. Riksintresseområdets Lilla Vänsterns sydöstragrens, grön linje.

Avgränsningen av riksintresseområdet kan antas vara ritad i grova penseldrag. En exploatering av i ÖP-förslaget utpekade område behöver ändå analyseras mer i detalj för att kunna bedöma eventuell negativ påverkan på riksintresset i fråga.

Förslagen g/c-väg mellan Motala tätort och Nykyrka tangerar riksintresseområdet i öster och bedöms öka tillgängligheten för allmänheten till Lilla Vänstern.

¹¹⁰ Registerblad NRO05017, Djurkällaplatån, Riksintressant naturmiljö, Östergötlands län, Länsstyrelsen, 1986-09-02.

Övriga riksintresseområden för naturvård bedöms inte påverkas vid ett genomförande av ÖP-förslaget.

Natura 2000

Natura 2000-områden har per definition riksintressestatus. Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden enligt 7 kap. 27 § MB. Bedömning av risk för påverkan på Natura 2000-områden i Motala kommun görs under nästa kapitel, ”Skydd av områden och arter”.

Riksintresse för turism och rörligt friluftsliv

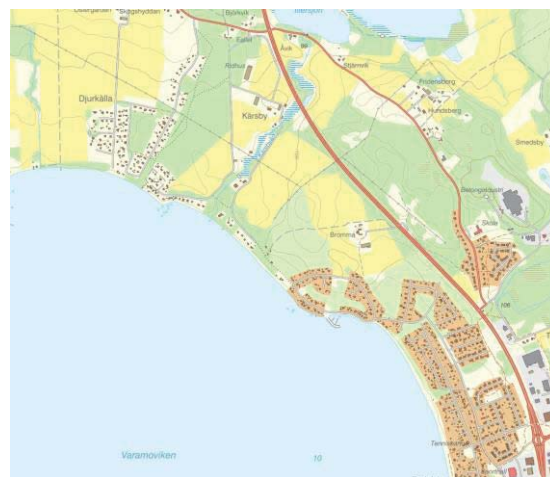
Vättern med öar och strandområden är ett av de i 4 kap. 2 § MB särskilt utpekade områden för turism och rörligt friluftsliv.

Inom området skall turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Bedömning

I anslutning till Motala tätort, dvs längs med Varamoviken, pekas det ut ett utvecklingsområde för stadsbygd.

Förbudet mot påtaglig skada på riksintresset för turism och rörligt friluftsliv gäller inte vid utveckling av befintliga tätorter. Det är ändå önskvärt att en framtida utveckling av området sker med hänsyn till att fri passage till Vätterns strand och längs med strandlinjen inte försämras. I så fall bedöms att riksintresset för turism och det rörliga friluftslivet inte kommer att påverkas påtagligt negativt av föreslagen utveckling.



Figur 10: Kartutsnitt över Varamoviken där utveckling av befintligt bebyggelsestråk föreslås.

Vidare pekas det ut ett tiotal LIS-områden längs med Vätterns strand. Det bedöms som positivt att utpekandet av LIS-områdena har föregåtts av en kommunövergripande inventering över lämpliga platser för en framtida landsbygdsutveckling. Generellt kan antas att fler exploaterade områden längs med Vätterns strand innebär en större privatiseringsgrad av strandområdena vilket generellt kan tyckas vara motstridigt till det allmänna intresset av riksintresset för det rörliga friluftslivet. Beroende på platsens förutsättningar kan en exploatering dock även innebära att tillgängligheten för allmänheten tvärtom förbättras.

Skydd av naturen

För att påverka lagskyddade naturområden behövs särskilt tillstånd eller dispens av tillsynsmyndigheten, oftast länsstyrelsen. Att föreslå utveckling, till exempel bostadsutveckling, inom lagskyddade områden är en process som sträcker sig utanför

ÖP-förslagets befogenheter. Om utveckling föreslås i områden som på något sätt skulle kunna påverka lagskyddade områden eller arter ska de föreskrifter som finns kopplade till lagskydden följas.

Om gällande lagar och föreskrifter följs i senare skeden bedöms ÖP-förslaget, i det här skedet, inte ge någon negativ påverkan på skyddad natur.

Naturreservat

I Motala kommun finns för närvarande 20 naturreservat. Ett ytterligare reservat (Karshult) anläggs under 2020. Tre av reservaten förvaltas av kommunen.

Bedömning:

15 av naturreservaten har bedömts inte riskera att påverkas av ÖP-förslaget och beskrivs inte närmare här. Det är från norr till söder:

- Kärnskogsmossen,
- Trolleflod,
- Bredsjömossen,
- Kristineberg,
- Båsbergsskogen,
- Flädemo,
- Fågelmossen,
- Hästtumla tallskog,
- Bromossen,
- Stora boda,
- Håleberget,
- Vålberga mosse
- Motalabuktens öreservat,
- Råå,
- Styra kalkkärr/Göta kalkfuktäng.

Sex av naturreservaten i kommunen riskerar att påverkas av utvecklingsförslagen i

ÖP-förslaget, de beskrivs nedan. Exploatering i närheten av reservaten behöver utredas mycket omsorgsfullt för att säkerställa att kärnvärdena i naturreservatet inte påverkas negativt på lång eller kort sikt.

Hälla ädellövskog: är liten lövskog rik på ädellöv och med klara källor och ett rikt fågelliv.

Reservatet ligger i anslutning till orten Godegård, direkt sydväst om orten. Ingen utveckling är föreslagen inom reservatets avgränsning men i närheten finns både utpekad verksamhet med omgivningspåverkan (Godegårds fest- och idrottsplats) och utpekad område för tätortsutveckling.

Lustigkulle domänreservat: är en äldre naturskog med naturlig succession och rik flora och fauna.

Naturreservatet ingår i ett område som i ÖP-förslaget är utpekad som ett stadsbyggsområde där detaljplaneprogram ska göras. Att ett detaljplaneprogram ska genomföras innebär att kommunen ser utvecklingspotential i området men att det är ett komplext område som behöver studeras mer i detalj innan inriktningsbeslut för utvecklingen i området tas. Det utpekade området för detaljplaneprogrammet är stort och naturreservatet relativt litet i jämförelse. Det framgår inte av ÖP-förslaget vad syftet med att ta med naturreservatet i detaljplaneprogrammet är. Naturreservatet består av en mäktig tall- och granskog som i de glesare delarna har en parklik karaktär,

det är detta som är de stora värdena i reservatet¹¹¹. Bedömningen i detta tidiga skede är att exploatering inom reservatets gränser är olämplig och skadlig för reservatets värden. Reservatet har inga eller få anordningar för besökare¹¹² så detaljplaneprogrammet får med fördel föreslå sådana anordningar inom reservatet, eftersom en del av reservatets värde ligger i att vara ett besöksmål för människor.

Sjöbo-Knäppan: har varierande naturtyper med öppna betesmarker, ädellövskog, lövsumpskog och kalkkärr, vilket är värdefullt för den biologiska mångfalden. Området har ett rikt fågelliv och en rik flora med flera kalkberoende orkidéer.

Reservatet ligger i den östra delen av Motala stad, på Borens sydvästra strand. Ingen utveckling är föreslagen inom reservatets avgränsning men i direkt anslutning finns två utpekade områden för stadsbyggsutveckling.

Staffanstorp: har intressant geologi, limnologi, vegetation och flora. Syftet är att bevara landformerna, skydda floran och sjöarna samt bibehålla viss öppen mark.

Reservatet ligger i den sydöstra delen av Motala stad. Ingen utveckling är föreslagen inom reservatets avgränsning men i direkt anslutning finns utpekade områden för stadsbyggsutveckling, verksamhet med omgivningspåverkan och ny/ändrad gång och cykelväg.

Karshult (nytt): har höga naturvärden knutna till ädellövskog, med bland annat en värdefull fågelfauna och en rik lavflora.

Reservatet ligger nordöst om Motala stad, längs med Borens norra strand. I direkt anslutning till reservatet planeras den befintliga vägen rustas upp med cykelfrämjande åtgärder. I närheten av reservatet ligger även Karshults avloppsanläggning som kommer att behöva dimensioneras upp enligt ÖP-förslaget. Eftersom naturreservatet anläggs samtidigt som ÖP-förslaget tas fram så kan man anta att anpassningar görs för att undvika negativ påverkan på reservatet. Framtida utvecklingsprocesser behöver ändå göras på ett sådant sätt så att inte reservatets kärnvärden riskerar att påverkas negativt.

Långvrån: Området består av en ädellövskog och värdena är kopplade till ädellöv i ett annars åkerdominerat landskap.

Området ligger i den sydvästra delen av kommunen och vägprojektet ”Sydlig länk” påverkar området.

Naturminne

I Motala kommun finns sju naturminnen.

Bedömning

Ett naturminne, **Ek vid Marieberg**, riskerar att påverkas av utvecklingsförslagen i ÖP-förslaget. Eken står i Motala stad i stadsdelen Marieberg längs Vätterns

¹¹¹ Motala kommun, 2015. Besöksguide till 20 naturreservat i Motala kommun.

¹¹² Motala kommun, 2015. Besöksguide till 20 naturreservat i Motala kommun.

strand. Området där naturminnet står är utpekade som område för detaljplaneprogram. Exploatering i närheten av naturminnet behöver utredas mycket omsorgsfullt för att säkerställa att naturminnets värden inte påverkas negativt på lång eller kort sikt.

Biotopskyddsområde

Det generella biotopskyddet omfattar:

- alla alléer och pilevallar
- i jordbruksmark alla källor med omgivande våtmark, småvatten och våtmarker, odlingsrösen, stenmurar och åkerholmar.

Det finns 29 områden i Motala kommun som är skyddade som särskilt biotopskydd.

Bedömning

Vid genomförande av utvecklingsförslagen i ÖP-förslaget behöver det utredas mer i detalj om och hur biotopskyddsområden riskerar att påverkas.

Natura 2000

I Motala kommun finns 25 Natura 2000-områden. Samtliga omfattas av Art- och habitatdirektivet (SCI) och fem av dem dessutom av Fågeldirektivet (SPA).

Bedömning

Bevarandevärdena i respektive Natura 2000-område ska skyddas mot negativ påverkan från åtgärder som görs innan- och utanför Natura 2000-området. Vid genomförande av ÖP-förslaget behöver det därför säkerställas att respektive Natura 2000-områdes värden och bevarandesyften inte påverkas negativt.

15 av Natura 2000-områdena har bedömts inte riskera att påverkas av ÖP-förslaget och beskrivs inte närmare här. Det är från norr till söder:

- Trolleflod SE0230337 (SPA/SCI)
- Biberskärren SE0230385 (SPA/SCI)
- Kärnskogsmossen SE0230176 (SPA/SCI)
- Bredsjömossen SE0230339 (SPA/SCI)
- Lillsjökärret SE0230175 (SCI)
- Ringarhultsån SE0230240 (SCI)
- Fågelmossen SE0230156 (SCI)
- Håleberget SE0230343 (SCI)
- Stubba ekhage SE0230278 (SCI)
- Vålberga Mosse SE0230393 (SCI)
- Petersborg SE0230347 (SCI)
- Fränntorpkärret SE0230239 (SCI)
- Byckorp SE0230307 (SCI)
- Hilltorps kalkkärr SE0230348 (SCI)
- Götala kalkfuktäng SE0230243 (SCI)

Tio Natura 2000-områden i kommunen riskerar att påverkas av utvecklingsförslagen i ÖP-förslaget, de beskrivs nedan. Exploatering i närheten av områdena behöver utredas mycket omsorgsfullt för att säkerställa att områdenas värden inte påverkas negativt på lång eller kort sikt.

Vättern (östra) SE0230268 (SPA/SCI):

Vättern är en stor klarvattensjö med stort djup som är unik i ett europeiskt perspektiv. Den har en mycket speciell fauna med 31 fiskarter, och en hel del arter av reliktkaraktär.

Området breder ut sig över hela Vättern inom Motala kommun. Utveckling i Motala stad samt föreslagen utveckling

längs Vätterns strand riskerar att påverka Natura 2000-området.

Kristberg SE0230275 (SCI): Bäckravin och ekhagar vid Kristbergsbäckens utlopp i Boren. Nere i bäckravinen finns en lundartad flerskiktad vegetation med inslag av grova klibbalar, mycket grova ekar och andra ädellövträd.

Området ligger på Borens norra strand. I direkt anslutning ligger ett område som i ÖP-förslaget är utpekade som nytt tätortsområde som ska föranledas av ett detaljplane-program. I direkt anslutning till området finns också ett stråk för ny/förändrad gång- och cykelväg utpekade.

Göta Kanal (Vättern-Roxen) SE0230391 (SCI): Längs med hela Göta kanal finns kilometervis med alléer och andra lövträdsmiljöer med de flesta ädla lövträd som lönn, alm, ek, lind med flera representerade. Många av träden har håligheter av stort intresse för bland annat fåglar och insekter. I och med att området har en lång sträckning fyller det en viktig funktion i landskapet som korridor för de arter som lever här.

Natura 2000-området består av flera delsträckor längs Göta kanal, varav två finns i Motala kommun. En delsträcka Öster om Boren sträcker sig från korsningen med väg 34 till orten Ruda. Ingen utveckling är föreslagen inom delsträckan men i direkt anslutning finns flera utpekade LIS-områden. Den andra delsträckan i kommunen går väster om Boren och fram till Vätterns mynning, det vill säga genom Motala stad.

I ÖP-förslaget är ett område för stadsbygdsutveckling som ska föranledas av detaljplane-program utpekade för i princip hela delsträckan. Vidare pekas flera områden i direkt anslutning till delsträckan ut för ny/förändrad stadsbygd, verksamhet utan omgivningspåverkan samt dagvatten.

Ruda SE230220 (SCI): Område med ett flertal grova gamla ekar med mulm och bohål. Knutna till dessa finns ett antal ovanliga skalbaggar och lavar. Området utgör tillsammans med trädmiljöerna längs med Göta kanal en viktig funktion i landskapet som korridor för de arter som lever här.

Området ligger i den södra delen av Ruda. Ingen utveckling är föreslagen inom Natura 2000-området men i direkt anslutning finns två utpekade LIS-områden.

Soldatängen Motala SE0230300 (SCI): Soldatängen utgörs av en slåtteräng och en angränsande betesmark som ligger i en kraftledningsgata. Naturskyddsföreningen har i sitt arbete med ängen och betesmarken funnit mer än 300 kärlväxter samt ett antal ovanliga fjärilsarter. I området har man funnit både större och mindre vattensalamander.

Området ligger i den norra delen av Motala stad. Ingen utveckling är föreslagen inom Natura 2000-området men i närheten finns större områden utpekade som nya/förändrade områden för verksamhet med omgivningspåverkan.

Sjöbo-Knäppan SE0230087 (SCI): Varierande naturtyper med öppna betesmarker,

ädellövskog, lövsumpskog och kalkkärr. Den varierande naturen utgör en mycket värdefull miljö för den biologiska mångfalden. Här finns dokumenterade värden bland flera olika slags organismer, bland annat ett rikt fågelliv och en rik flora med flera kalkberoende orkidéer. Området är också viktigt för friluftslivet tack vare närheten till Motala tätort.

Området ligger i den östra delen av Motala stad, på Borens sydvästra strand. Ingen utveckling är föreslagen inom Natura 2000-området men i direkt anslutning finns två utpekade områden för stadsbygdsutveckling och i närheten finns ett område utpekad för ny/ändrad dagvatten.

Staffanstorp SE0230084 (SCI): Staffanstorps strax öster om Motala tätort utgör en mycket värdefull och skyddsvärd naturmiljö. Här finns geologiskt intressanta bildningar, en omväxlande vegetation med en artrik flora och fauna, grundvattensjöar med en intressant vattenkemi och stora värden för friluftslivet.

Området ligger i den sydöstra delen av Motala stad. Ingen utveckling är föreslagen inom områdets avgränsning men i direkt anslutning finns utpekade områden för stadsbygdsutveckling, verksamhet med omgivningspåverkan och ny/ändrad gång och cykelväg.

Skrikstad SE0230315 (SCI): Mindre hagmarksområde med hassel, yngre almträd och asp mellan

granplanteringar intill gamla järnvägsbanken över slätten. Höga botaniska värden

med flera arter som indikerar en lång tradition av nyttjande av området som naturlig fodermark.

Området ligger i väster om Fornåsa. I direktanslutning till finns ett område utpekad för ny/ändrad gång- och cykelväg.

Södra Freberga-Jerusalemsviken SE0230386 (SCI): Område med betesmark, rikkärr och sumpskog. Bortsett från sumpskogen är betesmarken överlag öppen med inslag av ädellövträd som ek, alm, ask och lönn. Andra exempel på trädslag är al, hägg, rönn och vildapel. Bland buskar kan nämnas hagtorn, nyponrosor, en och slån. I området finns också en rik flora knutna till hävdade betesmarker och till rikkärrmiljön.

Området ligger längs Vätterns strand söder om Motala stad. I närheten av området är det i ÖP-förslaget utpekad för stadsbygdsutveckling både med och utan detaljplane-program samt verksamhetsområde med omgivningspåverkan. ÖP-förslaget föreslår dessutom ny/förändrad gång- och cykelväg genom Natura 2000-området.

Långvrån SE0230082 (SCI): Området består av en ädellövskog och värdena är kopplade till ädellöv i ett annars åkerdominerat landskap.

Området ligger i den sydvästra delen av kommunen och vägprojektet ”Sydlig länk” påverkar området.

Vattenskyddsområden

Tre Vattenskyddsområden (VSO) finns i Motala kommun. Storleken på vattenskyddsområdena gör att det är oundvikligt

att inte bedöma att ÖP-förslaget riskerar att påverka dem på något sätt.

VSO Vättern, Östergötland breder ut sig över hela Vättern inom Motala kommun. Utveckling i Motala stad samt föreslagen utveckling längs Vätterns strand riskerar att påverka vattenskyddsområdet. Syftet med vattenskyddsområdet får därför inte påverkas negativt vid exploatering i Vättern samt inom strandskyddsområde för Vättern.

VSO Tjällmo täcker en större del av orten Tjällmo. ÖP-förslaget föreslår tätortsutveckling i delar av vattenskyddsområdets utbredning. Syftet med vattenskyddsområdet får inte påverkas negativt vid exploatering.

VSO Ljungsjön är upprättat för Ljungsjön som ligger i Linköpings kommun. Vattenskyddsområdet breder ut sig över områden som gränsar till Borensberg. Flera utvecklingsförslag i ÖP-förslaget riskerar att påverka vattenskyddsområdet, till exempel utpekade LIS-områden, småortsutveckling och gång- och cykelvägar. Syftet med vattenskyddsområdet får därför inte påverkas negativt vid exploatering.

Strandskydd

För sjöar och vattendrag i Motala kommun gäller det generella strandskyddet som omfattar land- och vattenområden 100 meter på land och 100 meter ut i vattnet från strandlinjen vid normalvattenstånd.

Strandskyddet är utökat till 150 meter längs med Vätterns, Borens, Göta kanals och Norrbysjöns stränder.

Bedömning:

ÖP-förslaget innebär exploatering och utveckling i områden som omfattas av strandskydd. I dessa områden behöver en bedömning göras i varje enskilt fall huruvida åtgärden är förenlig med strandskyddets syften och om det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet eller medge dispens från det enligt 7 kap. 18 c – d §§ MB.

Hotade djur- och växtarter

Totalt förekommer cirka 400 kända rödlistade arter i Motala kommun, listan bör inte ses som fullständig utan fler arter kan förekomma.

Det finns cirka 20 kända fridlysta djurarter och cirka 40 kända fridlysta växtarter i Östergötland¹¹³. Inte heller denna lista ska ses som fullständig. Någon sammanställning av fridlysta arter för endast Motala kommun finns inte.

Bedömning:

Vid genomförande av utvecklingsförslagen i ÖP-förslaget behöver det utredas mer i detalj för respektive utvecklingsprocess om och hur hotade arter riskerar att påverkas. Om de riskerar att påverkas krävs ett dispensförfarande.

Det är viktigt att hantera artskyddsfrågan tidigt i miljöbedömningen i samband med

¹¹³Motala kommun, Naturvårdsprogram, del 1, 2014

framtagandet av planer, program eller planering för verksamheter och åtgärder. Om frågan om skyddade arter behandlas tidigt i planerings- och prövningsprocesser kan det säkerställas att det finns möjlighet att bedöma om den planerade åtgärden är lämplig, samt om det är möjligt att vidta tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som gör att planen, programmet eller åtgärden kommer att kunna godkännas.

Kulturmiljölagen

Fornlämningar

Enligt fornlämningsregistret finns det drygt 700 kända fornlämningar i Motala kommun. Det handlar främst om fornlämningar som är synliga ovan mark¹¹⁴.

Östgötaslätten, söder om Göta kanal och Boren, är ett av de mest fornlämningstäta områdena i Sverige¹¹⁵. Alla arkeologiska tidsperioder är representerade, men de vanligaste kända fornlämningarna är gravar och gravfält från järnåldern. Från järnåldern återfinns även många boplatser i höjdlägen omgiven av gravfält, åkerytor och hägnadsrester från järnåldern. Exempel på dessa är Sjökumla, Västra Stenby socken, Vedemö by, Varv socken och Ekebyborna.

I skogsbygden, norr om kanal- och sjösystemet, är kommunen fattig på upptäckta förhistoriska och andra fasta fornlämningar. Detta kan sättas i samband med det

låga exploateringsstrycket¹¹⁶. De registrerade fornlämningarna utgörs här främst av skogs- och bergsbrukslämningar, lägenhetsbebyggelse, fossil åker samt lämningar efter småindustrier som ofta varit lokaliserade till vattendrag.

Det finns 19 kyrkomiljöer som är skyddade som kyrkliga kulturminnen och nio byggnadsmiljöer som är skyddade som enskilda byggnadsminnen i kommunen.

Bedömning:

Risk för påverkan på områden och objekt som är skyddade i kulturmiljölagen ska utredas mer i detalj i den fortsatta samhällsplaneringsprocessen. Om beslutade skyddsföreskrifter följs bedöms inte ÖP-förslaget ge någon negativ påverkan på de lagskyddade kulturmiljövärdena.

¹¹⁴ Motala kommun, Kulturmiljöprogram, arbetsmaterial s.57, 2020-02-12.

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ Ibid.

Uppföljning

Nedan sammanfattas alla förbättringar av ÖP-förslaget som rekommenderas under rubriken ”Föreslagna åtgärder och uppföljning” under respektive miljöaspektskapitel i MKB:

Klimatpåverkan

- lyfta fram satsningar på gång- och cykelnätet ytterligare i ÖP-förslaget.

Vatten

- Komplettera ÖP-förslaget med tänkbara fysiska platser över hela kommunen och konkreta åtgärder för vattenvårdande insatser som till exempel våtmarker.
- Att i ÖP-förslaget presentera det strategiska beslutet kring reservvattentäkter.
- Behovet av dagvattenutredning rekommenderas avgöras tidigt i framtida planeringsprocesser.

Markanvändning

- Kommunen bör se över nuvarande skrivelse i ÖP-förslaget om sin inställning till exploatering på jordbruksmark.
- Önskvärt att vidareutveckla naturvårdsprogrammets strategiska åtgärder till mer konkreta åtgärder i ÖP-förslaget, för att göra ÖP-förslaget till ett tydligare och bättre stöd vid implementering i den fysiska planeringen.
- Rekommendation att se över de föreslagna gränserna för LIS-områdena så att inga konflikter finns med mark med naturvärden.

- Utveckla riktlinjerna för kommunens kulturmiljövärden efterhand som det nya kulturmiljöprogrammet arbetas fram.
- Kommunen rekommenderas ta fram riktlinjer för bevarande av befintliga landskapsbilder i kommunen.
- Önskvärt med en riktlinje för ett buffertzonsystem för olika slags friluftslivsvärden.

Social hållbarhet

- Konkreta exempel på hur den socioekonomiska statusen kan höjas för respektive område med lägst socioekonomi.
- Likvärdig detaljeringsgrad, rättvis prioritering och transparent presentation av utvecklingsplanerna i samtliga utvecklingsområden i ÖP-förslaget.
- Mer konkreta exempel i ÖP-förslaget på vilken sorts utveckling som planeras i stadsomvandlingsområdena. Särskilt exempel på hur kommunens riktlinjer för social hållbarhet implementeras.

Slutsats

Vid ett jämförande av konsekvenser för huvudalternativet och nollalternativet bedöms huvudalternativet vara det alternativ som är mest önskvärt ur miljösynpunkt såväl som med hänsyn till sociala och ekonomiska aspekter.

I sammanhanget bör poängteras att översiktsplanen i allmänhet medger många möjliga utvecklingsscenarier och att en detaljerad framtidsprognos över hur utvecklingen kommer te sig inte är möjlig. Så är även fallet för översiktsplaneförslaget och nollalternativet. MKB:ns beskrivningar och bedömningar visar dock att översiktsplaneförslaget jämförelsevis medför fler fördelar i strävan mot en långsiktigt hållbar samhällsplanering.

Icke teknisk sammanfattning

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en del i miljöbedömningen för ny föreslagen översiktsplan (ÖP) för Motala kommun, *Översiktsplan, 2040*.

Översiktsplanens process

Översiktsplanens syfte och bakgrund

Översiktsplanens syfte är att redovisa kommunens intentioner om hur kommunens mark- och vattenområden ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen utgör ett av kommunens viktigaste strategiska dokument som ska aktualiseras under varje mandatperiod.

2014 beslöt kommunstyrelsen i Motala om att ta fram en ny översiktsplan för Motala kommun. 2017 genomfördes en omfattande medborgardialog som i det fortsatta arbetet har legat till grund för viktiga vägval i ÖP-arbetet.

Förhållande till andra planer och program

Den nya ÖP:n kommer, när den blir antagen, ersätta tidigare översiktsplan, ÖP06. Kommunens nya ÖP tar hänsyn till befintliga planer, program, riktlinjer och policydokument på kommunal, regional och nationell nivå.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men ska vara vägledande för beslut på såväl kommunal, regional som nationell nivå.

Miljöbedömningsprocessen

Miljöbedömningens bakgrund och syfte

Genomförandet av kommuntäckande översiktsplaner kan generellt antas medföra en betydande miljöpåverkan för exempelvis kommunens mark- och vattenområden. Därför har det, i enlighet med 6 kap. miljöbalken, MB (1998:808), genomförts en strategisk miljöbedömning för Motala kommuns nya översiktsplan, *ÖP2040*.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en långsiktig hållbar utveckling främjas.

Arbetsmetod och avgränsning för MKB

Miljöbedömningsprocessen, som MKB:n är en del av, har genomförts parallellt med översiktsplanarbetet. Detta för att miljöhänsyn naturligt ska kunna integreras i ÖP:n under arbetets gång.

MKB:n har i ett tidigt skede avgränsats i omfattning och detaljeringsgrad till följande miljöaspekter:

- klimatpåverkan
- vatten
- markanvändning (inkl. kulturmiljö, stadsbild och försvarets intressen)
- social hållbarhet (socialt sammanhållen stad/jämlig hälsa)

Utöver aspekterna ovan bedöms även ifall kommunens ÖP-förslag påverkar:

- områden som omfattas av något särskilt lagskydd,
- de nationella miljö kvalitetsmålen, samt
- de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

MKB:n följer ÖP-förslaget tidshorisont, vilken sträcker sig till år 2040.

I efterföljande avsnitt beskrivs de värden och den påverkan, samt förslag till åtgärder som bedöms ha störst inverkan på respektive miljöaspekt.

Alternativbeskrivning

MKB:n beskriver kommunens sannolika utveckling utifrån ett miljöperspektiv för ett huvud- och ett nollalternativ och de avgränsade miljöaspekterna.

Översiktsplanarbetet har inletts med en bred medborgardialog som påverkat viktiga vägval vid framtagandet av ÖP:n. På så sätt har medborgardialogen fungerat som en metod för att utreda alternativa inriktningar tidigt i ÖP-processen. Utifrån detta har det bedömts att det inte funnits något behov av en beskrivning av sidoalternativ i denna MKB.

Huvudalternativet - översiktsplaneförslaget innebär ett troligt utvecklingsscenario om Motala kommuns framtida samhällsutveckling sker enligt aktuellt översiktsplaneförslag. I ÖP-förslaget beskrivs målbilder för hur kommunen kommer ha utvecklats till 2040. Som hjälp för att uppnå målbilderna har tre utvecklingsstrategier

och ett flertal riktlinjer tagits fram. Det redogörs även för hur kommunen vill arbeta för att uppnå social hållbarhet. Enligt huvudalternativet är översiktsplanen ett strategiskt, kommunövergripande och väl genomarbetat dokument. ÖP:n framför den rådande politiska majoritetens uppfattning om hushållningen med naturresurser, byggnade, mark- och vattenanvändning samt ger vägledning för beslut om hur kommunens mark- och vattenområden bör användas, utvecklas och bevaras på lång sikt.

Nollalternativet är en beskrivning av en framtida trolig samhällsutveckling i Motala kommun vid avsaknad av en ny översiktsplan, tillika strategiskt beslutsunderlag. Enligt nollalternativet fortsätter ÖP06 att gälla, trots att planen är inaktuell i flertal delar.

Klimatpåverkan

När det kommer till klimatpåverkan ligger värdet/värdena i att minska kommunens utsläpp av växthusgaser. Den långsiktiga visionen är ett samhälle med noll nettoutsläpp av växthusgaser. Det är en stor utmaning men en utmaning som är förenad med möjligheter till stora positiva synergieffekter, såsom renare luft, bättre stadsmiljö och tryggare energiförsörjning.

Översiktsplaneringen ska sträva efter en struktur som medför att människor har möjlighet att nå arbetsplatser, samhällsservice, fritidsanläggningar och handel, på hållbara sätt och med hållbara färdmedel.

Tolkningen av ÖP-förslaget är att bilen fortsatt kommer ha en central plats i kommunen, men att kommunen kommer prioritera en samhällsstruktur som gynnar andra färdmedel. Denna prioritering är i linje med det nationella målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till 2045. MKB föreslår att satsningar på gång- och cykelnätet lyfts fram ytterligare i ÖP-förslaget

Enligt nollalternativet finns en risk att ny bebyggelse blir mer spridd och byggs med en mer kortsiktig horisont, vilket skulle göra att synergier mellan bebyggelse, kommunal och kommersiell service och kollektivtrafik uteblir. Att fortsätta grunda den fysiska planeringen på ÖP06 bedöms sammantaget vara ett sämre alternativ mot kommunens ambition att minska klimatpåverkan.

Vatten

Vattnets värden är mångsidiga och hänsyn behöver tas till flera intressen parallellt. Vatten kan i vissa hänseenden även ses som ett hot. Detta innebär att vattenfrågorna blir mycket komplexa.

I ÖP-förslaget presenteras ett antal riktlinjer som bidrar till att förebygga, hindra motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter på vatten som resurs. Det poängteras att kommunens intentioner är att bli en sjöstad. Målet är att möjliggöra nya bostäder i sjönära lägen på ett stort antal platser i kommunen.

I MKB görs bedömningen att ÖP-förslaget hanterar vattenfrågorna på ett hållbart och långsiktigt sätt och att vattenfrågornas

komplexitet tas hänsyn till. På några punkter föreslås ÖP-förslaget förbättras:

- Komplettera ÖP-förslaget med tänkbara fysiska platser över hela kommunen och konkreta åtgärder för vattenvårdande insatser som till exempel våtmarker.
- Att i ÖP-förslaget presentera det strategiska beslutet kring reservvattentäkter.
- Behovet av dagvattenutredning rekommenderas avgöras tidigt i framtida planeringsprocesser.

För nollalternativet bedöms att ÖP06 inriktningar och strategier inte längre är aktuella vad gäller miljö kvalitetsnormer för kommunens vattenförekomster, underhåll och utveckling av kommunens vatten- och avloppssystem eller skydd av värdefulla vatten. Utan en aktualisering av ÖP-förslaget saknar kommunen ett aktuellt helhetsgrepp över hur värden och hänsyn kopplat till kommunens vattenresurser ska hanteras.

Markanvändning

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Det är många intressen som ska sammas om en kommuns mark.

Behovet av exploatering för bostäder, infrastruktur och verksamheter behöver ställas emot behovet av mark för livsmedelsförsörjning, skogsindustri, vatten- och kraftförsörjning. Även hälsorelaterade värden kopplade till friluftsliv och därmed vikten av bevarande av en god tillgång till natur, biologisk mångfald och kultur är

viktigt att inkludera i avvägningarna mellan olika markanvändningsintressen. Även försvarets intressen spelar in vid avvägningen mellan olika intressen i Motala kommun.

Översiktsplaneförslaget beskriver ett stort behov av nya bostäder men även ett stort behov av nya verksamhetsområden och utveckling av infrastrukturen. Därför presenteras strategier och riktlinjer som bidrar till att förebygga, hindra motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter på värden och hänsyn kopplade till kommunens planerade mark- och vattenanvändning.

Den sammanvägda bedömningen i MKB är att ÖP-förslaget hanterar och tar hänsyn till de olika markanvändningsintressena i kommunen på ett bra och långsiktigt hållbart sätt. Några förbättringar av ÖP-förslaget rekommenderas i MKB:

se över nuvarande skrivelse om kommunens inställning till exploatering på jordbruksmark, det bör framgå en genomtänkt och tydlig strategi för framtida situationer då jordbruksmark eventuellt behöver tas i anspråk.

- Se över nuvarande skrivelse i ÖP-förslaget om inställning till exploatering på jordbruksmark.
- Vidareutveckla naturvårdsprogrammets strategiska åtgärder till mer konkreta åtgärder i ÖP-förslaget
- Se över de föreslagna gränserna för LIS-områdena så att inga konflikter finns med mark med naturvärden.

- Utveckla riktlinjerna för kommunens kulturmiljövärden efterhand som det nya kulturmiljöprogrammet arbetas fram.
- Ta fram riktlinjer för bevarande av befintliga landskapsbilder i kommunen.
- Ta fram riktlinje för ett buffertzonsystem för olika slags friluftslivsvärden.

ÖP06 har ingen övergripande strategi för hur intressekonflikter mellan jordbruksmark och framförallt mark för ny bebyggelse ska hanteras. Det innebär att förutsättningarna för att göra rättvisa och jämförbara avvägningar och värderingar är sämre i ÖP06 än i aktuellt ÖP-förslag.

Social hållbarhet

Sociala aspekter är jämte ekonomiska och ekologiska aspekter mycket viktiga för människors livskvalitet och välbefinnande och har en given roll i samhällsplanering.

I ett socialt hållbart samhälle ges förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Alla medborgare har lika möjligheter oavsett kön, socioekonomisk, etnisk eller kulturell tillhörighet.

Den fysiska planeringen kan inte ensam skapa ett hållbart och inkluderande samhälle men kan bidra till att dämpa bostadssegregationens konsekvenser, främja möten mellan människor, skapa förutsättningar för att ta hand om sin hälsa och ge

individerna inflytande över samhällsutvecklingen¹¹⁷.

Kommunen formulerar i ÖP-förslaget sin övergripande strategi om rättvis fördelning av nyttor och störningar. Sex viktiga kriterier för social hållbarhet samt strategier och riktlinjer redovisas i syfte att uppnå ett socialt hållbart samhälle 2040. Indelningen i och synliggörandet av skillnaderna i socioekonomi i Motala kommun bedöms generellt vara ett bra verktyg i kommunens samhällsplanering. På så vis synliggörs hur olika kommundelar och bostadsområden skiljer sig åt när det gäller upplåtelseformer, utbildning, sysselsättning, inkomst samt andel personer med utländsk bakgrund.

Bedömningen i MKB är att kommunen är på god väg att skapa sig en bild över hur jämlik och socialt hållbar kommunen är och genom det skapar de sig ett värdefullt verktyg att använda i arbetet för att bli en mer hållbar och jämlik kommun. Några förslag till förbättringar av ÖP-förslaget görs i MKB:

- Konkreta exempel på hur den socioekonomiska statusen kan höjas för områden med låg socioekonomi.
- Likvärdig detaljeringsgrad, rättvis prioritering och transparent presentation av utvecklingsplanerna i samtliga utvecklingsområden i ÖP-förslaget.

- Mer konkreta exempel på vilken sorts utveckling som planeras i stadsomvandlingsområdena. Särskilt exempel på hur kommunens riktlinjer för social hållbarhet implementeras.

Även i nollalternativet ÖP06 behandlas aspekter kring hur ett socialt hållbart samhälle kan uppnås på ett bra sätt. Även om flera av de grundläggande riktlinjerna för social hållbarhet är de samma, då som nu, så har förhållandena i Motala kommun utvecklats och förändrats. Förutsättningar och nuläge som beskrivs i ÖP06 är förlegade.

Avstämning mot lagar och mål

De svenska miljö kvalitetsmålen, Agenda 2030, miljö kvalitetsnormer, riksintressen, art- och områdesskydd samt kulturmiljölagarna är exempel på lagar och mål som kan komma att påverka genomförandet av ÖP-förslaget.

I MKB:n beskrivs kort innebörden av dessa lagar och miljömål för att i senare kapitel stämma av vilka av i ÖP:n utpekade utvecklingsstrategier eventuellt hamnar i konflikt med tidigare nämnda lagar och miljömål.

Miljö kvalitetsmål och Agenda 2030

Genom föreliggande MKB konstateras att ett flertal av de i ÖP-förslaget angivna strategier och riktlinjer främjar de svenska miljö kvalitetsmålen och målen enligt Agenda

¹¹⁷ <https://www.hallbarstad.se/kronikor-om-hallbarhet/social-hallbarhet-en-fraga-for-och-utanfor-samhallsplaneringen/>

2030. I och med utpekandet av ett stort antal LIS-områden samt ianspråktagande av jordbruksmark för nybyggnation bedöms dock ÖP-förslaget kunna medföra en viss risk för att hamna i konflikt med miljömålet om ett rikt växt- och djurliv eftersom strandområden i regel är artrika.

Miljökvalitetsnormer

ÖP-förslaget beskriver miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten, utomhusluft, omgivningsbuller samt fisk och musselvatten.

Inför framtida exploateringar i kommunen ska säkerställas att mark- och vattenvändningen sker på ett sätt som inte riskerar att förutsättningarna till att uppnå miljökvalitetsnormerna försämrats. Särskilt nämns kan en delsträcka av väg 50 som går genom Motala stad. Enligt ÖP-förslaget planeras här för en förtätning och stadsomvandling.

Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områdena avser främst mark- och vattenområden, men kan även utgöras av bevarandevärd miljö i övrigt, exempelvis byggd miljö eller en landskapsbild.

Riksintresseanspråken är inte slutgiltigt fastställda förrän kommunen tar ett juridiskt bindande beslut, till exempel genom en detaljplan eller ett bygglöv.

Natura 2000-områden är per definition av riksintresse. Riksintresseområden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade bevarandevärdena. Områden för jord- och

skogsbruk är generellt av nationell betydelse.

Med undantag för nationalstadsparker och Natura 2000-områden gäller förbudet mot påtaglig skada dock inte om åtgärden avser:

- utveckling av befintliga tätorter,
- utveckling av det lokala näringslivet,
- utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret, eller
- om det finns särskilda skäl, utvinning av riksintressanta fyndigheter av ämnen eller material.

Övervägande yta av Motala kommun berörs av ett eller flera riksintresseområden. Genom föreliggande MKB bedöms de i översiktsplaneförslaget utpekade utvecklingsområdena som berörs av ett eller fler riksintressen vilket i regel behöver utredas närmare innan planerad åtgärd kan bli aktuell. Generellt kan antas att fler exploaterade områden längs med Vätterns strand innebär en större privatiseringsgrad av strandområdena vilket generellt kan tyckas vara motstridigt till det allmänna intresset av riksintresset för det rörliga friluftslivet. Beroende på platsens förutsättningar kan en exploatering dock även innebära att tillgängligheten tvärtom förbättras. Ett genomförande av ÖP-förslaget innebär dessutom ett ianspråktagande av jord- och skogsbruksmark.

Genom föreliggande MKB bedöms att:

- jord- och skogsbruksmarken ska skyddas så långt som möjligt från åtgärder som försvårar ett rationellt brukande.

- ÖP-förslaget bör kompletteras med kommunens syn för hur en ansvarsfull resursanvändning av skogsmark kan uppnås/bibehållas.
- överlappande riksintressen bör viktas mot varandra för att skapa en bättre tydlighet avseende kommunens syn på respektive markanvändningsintresse.
- ÖP:ns kartmaterial behöver kompletteras med riksintresseområdena för värdefulla ämnen eller mineral samt dessa viktas som ett allmänt intresse samt de två LIS-områdena vid Lemunda sandbrott strykas.

Skydd av naturen

För att påverka lagskyddade naturområden behövs särskilt tillstånd eller dispens av tillsynsmyndigheten, oftast länsstyrelsen. Om utveckling föreslås i områden som på något sätt skulle kunna påverka lagskyddade områden eller arter ska de föreskrifter som finns kopplade till lagskydden följas. I så fall följer en process som sträcker sig ut-
anför ÖP-förslaget.

MKB har visat att det finns risk för negativ påverkan på sex naturreservat, ett Naturminne, tre vattenskyddsområden och tio Natura 2000-områden. Exploatering i närheten av områdena behöver utredas i senare skeden för att säkerställa att områdenas värden inte påverkas negativt på lång eller kort sikt. Om gällande lagar och föreskrifter följs i senare skeden bedöms ÖP-förslaget, i det här skedet, inte ge någon negativ påverkan på skyddad natur.

Samtliga dispenser och upphävanden av strandskyddet som beviljas av kommunen granskas av Länsstyrelsen.

Vid genomförande av utvecklingsförslagen i ÖP-förslaget behöver det utredas mer i detalj för respektive utvecklingsprocess om och hur hotade arter riskerar att påverkas. Om de riskerar att påverkas krävs ett dispensförfarande.

Kulturmiljölagen

Östgötaslätten, söder om Göta kanal och Boren, är ett av de mest fornlämningstäta områdena i Sverige. Det finns cirka 700 kända fornminnen i Motala kommun. Det finns också 19 kyrkomiljöer som är skyddade som kyrkliga kulturminnen och nio byggnadsmiljöer som är skyddade som enskilda byggnadsminnen i kommunen.

Risk för påverkan på områden och objekt som är skyddade i kulturmiljölagen ska utredas mer i detalj i den fortsatta samhällsplaneringsprocessen. Om beslutade skyddsföreskrifter följs bedöms inte ÖP-förslaget ge någon negativ påverkan på de lagskyddade kulturmiljövärdena.



4

Införande av Närtrafik i Örebro län

20RS11395

Införande av Närtrafik i Örebro län

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att införa Närtrafik i Örebro län under 2021.

Sammanfattning

Region Örebro län har drivit ett försöksprojekt av anropsstyrd Närtrafik i två av länets kommuner. Syftet var att undersöka kostnader och efterfrågan på den här typen av resor. Det visades att efterfrågan var begränsad men att det finns ett behov av denna typ av trafik som ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken. Det har aktualiserats i samband med de trafikförändringar som beslutats för den norra och södra länsdelen i enlighet med handlingsplan för budget i balans.

Sweco gjorde en utvärdering av Närtrafiken för 2019 års trafik. De kom med några förbättringsförslag som har analyserats och tagits ställning för. De förändringar som föreslås inför lanseringen i hela länet är att avståndet mellan bostad och hållplats minskas, rikta marknadsföringen vid de mest frekventa målpunkterna, förenkla bokningen av resa, generösare öppettider samt för att tydliggöra att Närtrafiken är allmän kollektivtrafik genom att använda samma taxa.

Ärendebeskrivning

Det finns ett behov att alla invånare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Idag finns det allmän kollektivtrafik i form av buss- och tåglinjer som trafikeras utefter starka stråk där det finns stort antal resenärer vars resbehov täcks av den linjelagda trafiken.

I trafikförsörjningsprogrammet anges att alla invånare i länet ska ha tillgång till kollektivtrafik. Kollektivtrafik är persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik. Närtrafiken är en form av anropsstyrd trafik som fungerar som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och kan aldrig erbjuda samma service utifrån miljömässiga och ekonomiska skäl.

Under perioden 2018-10 till 2020-08 pågick ett försök med Närtrafik i två av länets kommuner, Askersund och Nora. Syftet med detta försöksprojekt var att se hur omfattande efterfrågan och kostnaden var för Närtrafiken. Sweco har på uppdrag av Region Örebro län utvärderat närtrafiken för 2019. Efterfrågan och därmed kostnaden var begränsad. Under 2019 genomfördes knappt 150 resor till en kostnad av knappt 50 000 kronor.

Genom att erbjuda anropsstyrd trafik under en viss period av dygnet utnyttjas den befintliga fordonsparken mer effektivt samtidigt som det finns möjlighet för de länsinvånare som saknar kollektivtrafik att genomföra serviceärenden. Detta har aktualiserats i samband med de trafikförändringar som beslutats för den norra och södra länsdelen i enlighet med handlingsplan för budget i balans.

Sweco gav förslag till förbättringsområden i sin utvärdering med syfte att öka populariteten med Närtrafiken. Följande tabell visar dessa samt vilka riktlinjer som gällde under försöksprojektet och förslag till förbättring. Utökning kvällstid måndag-torsdag är en särskild satsning för att gynna ungdomar boende på landsbygd att delta i aktiviteter efter skoltiden även om alla får resa även under kvällstid.

	Försöksprojektet i Askersund och Nora	Förslag
Förenkla erbjudandet	Områden för de som blir hämtade vid bostaden är boende 1500 m från hållplats som trafikeras av färre än 5 dubbelturer/dygn	Områden för de som blir hämtade vid bostaden är boende 1000 m från hållplats som trafikeras av färre än 5 dubbelturer/dygn
Rikta marknadsföringen	Marknadsföringen skedde i huvudsak genom en broschyr delades ut till alla hushåll i samband med starten	Både broschyr och informationsinsatser vid VC och busstationer/RC (90 % av resornas målpunkter)
Samla resandet i tidsintervaller	Valfritt att resa inom tidsfönstret	Valfritt att resa inom tidsfönstret
Förenkla bokning och planering av resa	Telefon 90 min innan avresa	Ingen framförhållning
Generösare öppettider	Tidsfönstret för att resa med Närtrafiken helgfri vardag 9.30-14.00	Helgfri vardag 9.00-14.30 samt helgfri måndag-torsdag 17.30-21.00
Se över taxan	Taxan följer färdtjänsttaxan	Samma taxa som övrig allmän kollektivtrafik

Modellen är framtagen av enheten för Kollektivtrafik i samråd med enheten för Serviceresor och färdtjänst.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Med en ökad samordning av passagerare i fordonen bidrar förslaget till en förbättrad miljö.

Förslaget bedöms gynna ungdomar boende på landsbygd att delta i aktiviteter efter skoltiden. De förändringar i trafikutbud som beslutats och som inneburit begränsad tillgänglighet på fritiden kommer delvis att förbättras med Närtrafik.

Försöksprojektet visade att kvinnor utnyttjade Närtrafiken i större utsträckning än män.

Ekonomiska konsekvenser

En skattning av trafikkostnaden visar att Närtrafiken kan komma kosta ungefär 3 miljoner kronor per år. Utöver trafikkostnaden tillkommer kostnader för marknadsföring. Det är en grov skattning då efterfrågan under kvällstid är svår att skatta. Den stora kostnaden kommer att vara bedriva trafik under kvällstid.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2020-12-02

FöredragningsPM
Dnr: 20RS11395

Ökad kostnad finansieras inom samhällsbyggnadsnämndens budget. Närtrafiken är en del i en särskild satsning som görs på kollektivtrafik. Inom vissa delar av länet sparar Region Örebro län in kostnader som ligger till grund för denna satsning.

Uppföljning

Trafiken kommer att följas upp några gånger per år för att utvärderas och se hur kostnaderna utvecklas. Inriktningen har varit att starta med ett mer begränsat utbud till att börja med som kan breddas om efterfrågan visas bli begränsad. Det kommer att då finnas möjlighet inom ekonomisk ram att utöka erbjudandet.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnd 2020-12-02

Slutrapport från utredningen.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Införande av Närtrafik i Örebro län

Lansering för hela länet

Version: 1

Närtrafik för lansering i hela länet

2020-11-13

Innehåll

1.	Bakgrund.....	4
2.	Syfte	4
3.	Vad är anropstyrd trafik?	5
4.	Försök med Närtrafik.....	5
4.1	Försöksprojektet	6
4.2	Resultat 2019.....	7
4.2.1	Resande.....	7
4.2.2	Kostnader och intäkter	8
4.2.3	Resande och ekonomiskt utfall	9
4.2.4	Resenärspotential	10
5.	Swecos förslag till förbättringar	11
5.1	Förenkla erbjudandet	11
5.2	Rikta marknadsföringen	12
5.3	Se över taxan.....	12
5.4	Samla resandet i tidsintervaller.....	12
5.5	Förenkla bokning och planering av resa	12
5.6	Generösare öppettider för trafiken	12
6.	Förenkla erbjudandet	13
7.	Översyn av taxan	15
8.	Samla resandet i intervaller.....	17
9.	Förenkla bokning och planering av resa	19
10.	Generösare öppettider	19
11.	Sammanfattning av förslag till ändringar	20
12.	Konsekvenser	21
12.1	Resande.....	21
12.2	Ekonomi	22
12.2.1	Antal resor.....	22
12.2.2	Kostnad.....	23
13.	Fortsatt utvecklingsarbete	23

1. Bakgrund

Det finns ett behov att alla medborgare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Idag finns det allmän kollektivtrafik i form av buss- och tåglinjer som är tidtabellagda. De går framför allt i starka stråk där det finns stort antal resenärer vars resbehov täcks av den linjelagda trafiken. Det finns även ett antal linjer som går morgon och eftermiddag som karakteriseras som skollinjer.

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Örebro län 2016-2025 (TFP) utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regionalkollektivtrafik i Örebro län. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

I TFP anges att alla invånare i länet ska ha tillgång till kollektivtrafik. Kollektivtrafik är persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik.

Under perioden 2018-10 till 2020-08 pågår ett försök med Närtrafik i två av länets kommuner. Syftet med detta försöksprojekt var att se hur efterfrågan och kostnaden är för Närtrafiken. Sweco har på uppdrag av regionen utvärderat närtrafiken för 2019. Denna studie är en utgångspunkt för att ta fram en modell för närtrafik som kan introduceras i länets alla kommuner.

Denna PM tar fram ett förslag på Närtrafik som erbjuder alla medborgare möjlighet att ta sig till tätorter för att utföra olika typer serviceärenden. Man ska inte vara diskvalificerad att använda kollektivtrafik för att man bor långt ute på landsbygden. Närtrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och kan aldrig erbjuda samma service utifrån miljömässig och ekonomiska skäl.

2. Syfte

Detta är ett underlag för beslut om att införa närtrafik i hela länet. Region Örebro län har ambitionen att erbjuda alla länets invånare möjlighet att åka kollektivt oavsett kommuntillhörighet. Utgångspunkten är att ta fram en enhetlig modell för hela länet som är enkel att förstå.

Genom att erbjuda anropsstyrd trafik under en viss period av dygnet utnyttjas den befintliga fordonsparken mer effektivt samtidigt som det finns möjlighet för de länsinvånare som saknar kollektivtrafik att genomföra serviceärenden.

3. Vad är anropsstyrd trafik?

Den traditionella formen av anropsstyrd trafik är specialresor som underlättar resandet för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det kallas särskild anropsstyrd trafik. En ytterligare form av anropsstyrd trafik är den för boende i glesbygd där ordinarie linjetrafik inte trafikerar.

Om man bor på landsbygd med långa avstånd till hållplatser med hög trafikering ges möjlighet att bo kvar på landsbygd i längre utsträckning. Det kan även innebära att behovet av färdtjänst och serviceresor förskjuts fram med tiden.

Det finns olika benämningar kring anropsstyrd trafik i landet och det saknas en vedertagen standard som säger att en viss benämning motsvarar en viss anropsstyrd trafiktyp. Exempel på namn som förekommer för anropsstyrd kollektivtrafik är närtrafik, öppen närtrafik, flextrafik, servicetrafik, kompletteringstrafik, ringlinje etc. I fortsättningen i detta dokument används begreppet anropsstyrd trafik (eg. anropsstyrd områdestrafik).

De vanligaste formerna av anropsstyrd trafik är

- Anropsstyrd trafik på linje – då är hållplatser upptagningsplats
- Anropsstyrd trafik med avvikelse – då är hållplatser/bostad upptagningsplats
- Anropsstyrd trafik med mötesplatser – då är hållplatser/kända landmärken som kyrka/vägskäl o liknande upptagningsplats
- Anropsstyrd områdestrafik – då är bostaden upptagningsplats

Trafikformen innebär en anknytning till den linjelagda kollektivtrafiken då den någon gång under dygnet ger alla länsinvånare möjlighet att resa kollektivt, om än i andra fordonstyper och annan bokningsprocess.

4. Försök med Närtrafik

Närtrafik har genomförts på försök i Askersund och Nora kommun. Syftet var att studera efterfrågan och kostnaden för anropsstyrd trafik enligt den modell som togs fram 2017. Försöksprojektet har utvärderats av Sweco i syfte att få ett underlag för inriktning och beslut kring trafikformens framtid. Swecos uppdrag var att utvärdera försöksprojektet med fokus på efterfrågan, produktion och ekonomisk effektivitet. Det ingick även att ge förslag på alternativa eller justerade upplägg. Detta avsnitt ger en sammanfattning av Swecos utvärdering och mer information om utvärderingen hänvisas till Swecos slutrapport 2020-03-10.

4.1 Försöksprojektet

Konceptet närtrafik riktar sig till en målgrupp som bredd kan benämnas ”daglediga”. I denna grupp finns i huvudsak pensionärer, men även exempelvis föräldralediga, arbetslösa eller personer med oregelbundna arbetstider. Försöket genomfördes i Askersund och Nora kommun.

Tabell 1 - Fakta om erbjudandet för försöksprojektet Närtrafik

Försöksperiod	Oktober 2018-Augusti 2020
Geografisk omfattning	Askersund och Nora kommun
Resa från/till	Adress/närtrafikhållplats
Öppettider för trafiken	Vardagar 9.30-14.00
Beställning senast	90 min innan önskad avresa
Taxa	Avståndsbaserad men minipris 40 kr upp till 100 kr
Betalning	Kontokort eller kontant i fordonet

Närtrafiken är utformad för att erbjuda grundläggande resmöjligheter till och från områden med begränsad tillgång till ordinarie kollektivtrafik. Olika villkor gäller beroende på om resenär bor i ett område med tillgång till kollektivtrafik¹ eller ej.

- För boende utan tillgång till kollektivtrafik (kallat område 1) gäller att resenär blir upphämtad vid bostaden och kan resa till en närtrafikhållplats. Dessa finns i tätorter, i huvudsak i kommunens huvudort.
- För boende med tillgång till kollektivtrafik (främst inom tätorter, kallat område 2) gäller att resenär får resa från närtrafikhållplats till valfri adress i område 1.

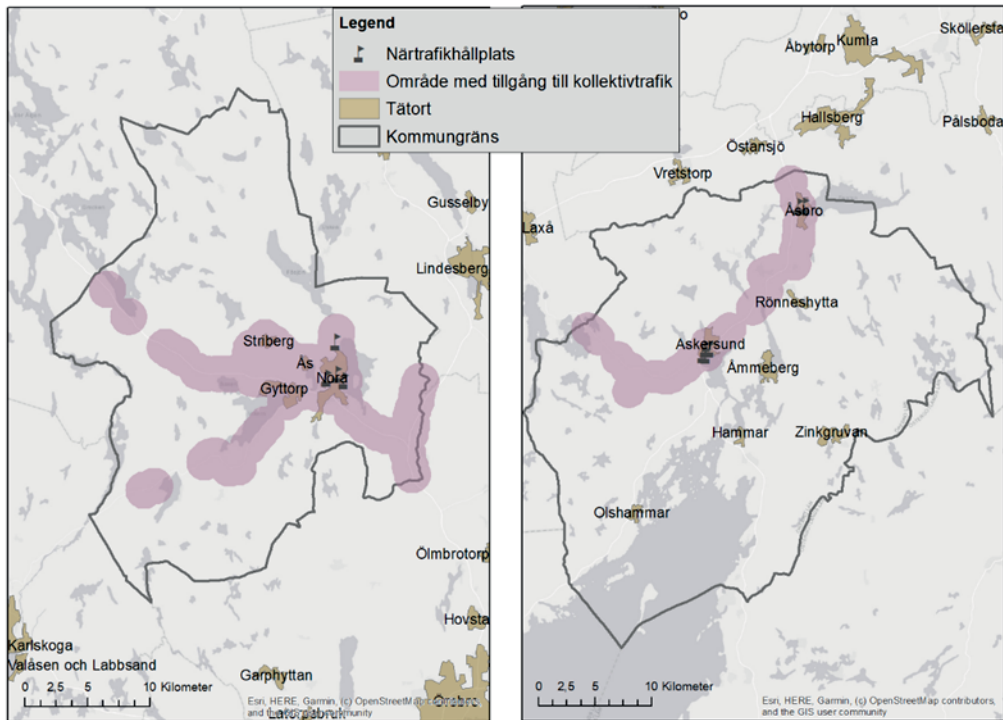
En närtrafikresa antingen börjar eller slutar alltid vid en närtrafikhållplats, vilket medför att det alltid finns en koppling till den ordinarie kollektivtrafiken.

Resenär beställer sin resa hos regionens beställningscentral (mail eller telefon). Det går att ange en önskad senast framme-tid, men resan behöver då bokas senast klockan 8 dagen för resan. Bokningar sker i samma system som sjukresor och färdtjänst och resenärer samordnas i den mån det är möjligt. Ordinarie biljettyper gäller ej, resenär betalar i fordonet, kontant eller med kontokort. Taxan är avståndsbaserad och satt för att motsvara egenavgifterna för sjukresor och färdtjänst.

¹ Tillgång till kollektivtrafik definieras som att det finns en busshållplats inom 1 500 m och att denna hållplats trafikeras av minst fem avgångar per dag i vardera riktningen

Kartorna nedan visar regionens nuvarande definition av var tillgång till kollektivtrafik finns (mindre än 1 500 m till närmaste busshållplats som trafikeras av minst fem avgångar per dag i vardera riktningen).

Figur 1 Nora kommun (t h) och Askersunds kommun (t v). I stråk från Nora, mot Grythyttan/Hällefors, Karlskoga, Örebro och Lindesberg samt i stråk från Askersund, mot Örebro respektive Laxå finns tillgång till kollektivtrafik enligt regionens definition.



4.2 Resultat 2019

4.2.1 Resande

Resandet med närtrafiken under 2019 sammanfattas i nyckeltal enligt nedan:

- Antal resor totalt: 145 (antal bokade resor: 148, 3 resor har bokats men ej genomförts)
- Antal unika resenärer: 28 st
- Antal resor per resenär (genomsnitt): 5,2 st
- Antal resor per invånare: 0,007 (invånare i Askersund och Nora kommuner ca 22 050)
- Antal dygn med minst en resa: 90

Antalet resor är få och har inte följt något tydligt mönster under året. Minst fem resor har observerats varje månad. Toppar i resandet observeras under januari och december månad.

Vad gäller de beställda resornas spridning under trafikens öppettider (9.30 -14.00) observeras en topp under förmiddag innan klockan 11.00 och en mindre markant topp under eftermiddagen från klockan 12.30.

Knappt 40 procent av resorna med närtrafiken har samordnats med annan resa, innebärande att resenären under hela eller del av resan delat fordonet med en annan resenär. Ytterligare drygt 40 procent av resorna har kunnat planeras i en slinga, vilket innebär att resenären åkt ensam i fordonet, men fordonet har transporterat andra resenärer i samma slinga. En singelresa innebär att fordonet utfört uppdraget helt separat från andra uppdrag.

Andelen tid för samåkning i figuren ovan återspeglar hela resans tid, inte den andel av restiden som resenär faktiskt samåkt. Det innebär att andel av tid för samåkning troligen är högt räknat.

En närtrafikresa har alltid koppling till en närtrafikhållplats i ena änden.

Närtrafikhållplatser finns idag inom det område som har definierats ha tillgång till kollektivtrafik i orterna Askersund och Åsbro, respektive Nora. När försöksperioderna startade och fram till hösten 2019 fanns närtrafikhållplatser på ytterligare ställen i kommunerna.

4.2.2 Kostnader och intäkter

Kostnader och intäkter för närtrafiken under 2019 sammanfattas i nyckeltal enligt nedan:

- Total bruttokostnad²: 47 088 kr
- Bruttokostnad per resa (genomsnitt): 325 kr
- Max kostnad för en resa: 682 kr
- Min kostnad för en resa: 51 kr
- Total intäkt: 6820 kr
- Intäkt per resa (genomsnitt): 26 kr
- Kostnadstäckningsgrad: 14,5 %

Kostnader och intäkter har under årets månader varierat på ett sätt som liknar resandet.

För närtrafiken tillämpas en avståndsbaserad taxa, resan kostar minst 40 kronor (resa upp till 15 km) och som mest 100 kronor (längre än 145 km). Endast ett fåtal längre resor har genomförts (till en egenavgift över 60 kronor). Merparten av resorna har genomförts till de lägsta taxenivåerna 40 och 50 kronor (resor upp till 25 km).

² Bruttokostnad avser uppgift från kolumn "fördelad kostnad" från underlagsdata ur systemet Planet.

4.2.3 Resande och ekonomiskt utfall

De totala trafik kostnaderna för resorna inom försöksprojektet med närtrafik i Askersund och Nora kommuner får betraktas som begränsade. Detta hänger ihop med att antalet resor har varit få. Sett till kostnaden per resa är utfallet i linje med vad som kan observeras hos de regioner som har ingått i jämförelsen och i ett lägre intervall sett till kostnaden per färdtjänstresa i samma regioner.

Att så pass stor andel av resorna har kunnat samordnads med andra resor (samåkning eller slingläggning) har antagligen bidragit till att hålla nere kostnaderna, totalt och per resa. Underlag för att kunna se vilken typ av resor som närtrafikresorna har samordnats med (färdtjänst, sjukresor eller annan närtrafikresa) har inte funnits. Med tanke på att det totala antalet närtrafikresor varit så pass få har samordning troligen till stor del skett med färdtjänst och/eller sjukresor. Det innebär i så fall att kostnad per resa för dessa trafiktyper också har kunnat begränsas (om än på marginalen totalt sett).

Med hänsyn till att så pass få unika resenärer utnyttjat trafiken kan den tillförda nyttan ifrågasättas. Utöver de rena trafik kostnaderna, som alltså är begränsande, finns andra kostnader som är förknippande med att ha en ytterligare trafiktyp. Både kostnader i form av arbetstid (exempelvis strategisk planering) och i form av rena utgifter (exempelvis för marknadsföring).

Merparten av resorna har utförts till de lägre taxenivåerna. Detta förklaras troligen av att de geografiska avstånden i kommunerna är begränsade och att ett fåtal resor någonsin kan förväntas bli längre än runt 20 – 30 kilometer. Intäkterna skulle påverkas marginellt av en prissättningsmodell med maxpris omkring 50 kronor för en enkelresa. Det skulle också minska risken att någon avstår från att resa till följd av priset.

Av statistiken framgår att resor efterfrågas i relativt sett stor utsträckning direkt vid trafikens öppnande på morgonen klockan 9.30. Det kan antyda att efterfrågan finns på resmöjligheter även tidigare än så.

Vad gäller nyttjandet av närtrafikhållplatserna så har en motiverad gallring genomförts under hösten 2019. De flesta hållplatserna som inte nyttjats alls under 2019 togs då ur bruk. Det kan dock konstateras att av de 10 närtrafikhållplatser som finns idag har huvuddelen av resorna (över 90 procent) under 2019 gjorts till/från fyra av dessa: Nora Station, Busstationen Askersund, Torget Askersund och Askersunds vårdcentral. Att rikta marknadsförings- och/eller informationsinsatser till dessa platser kan vara en fördel för att öka resandet och möjliggöra ytterligare samordning av resor/resenärer.

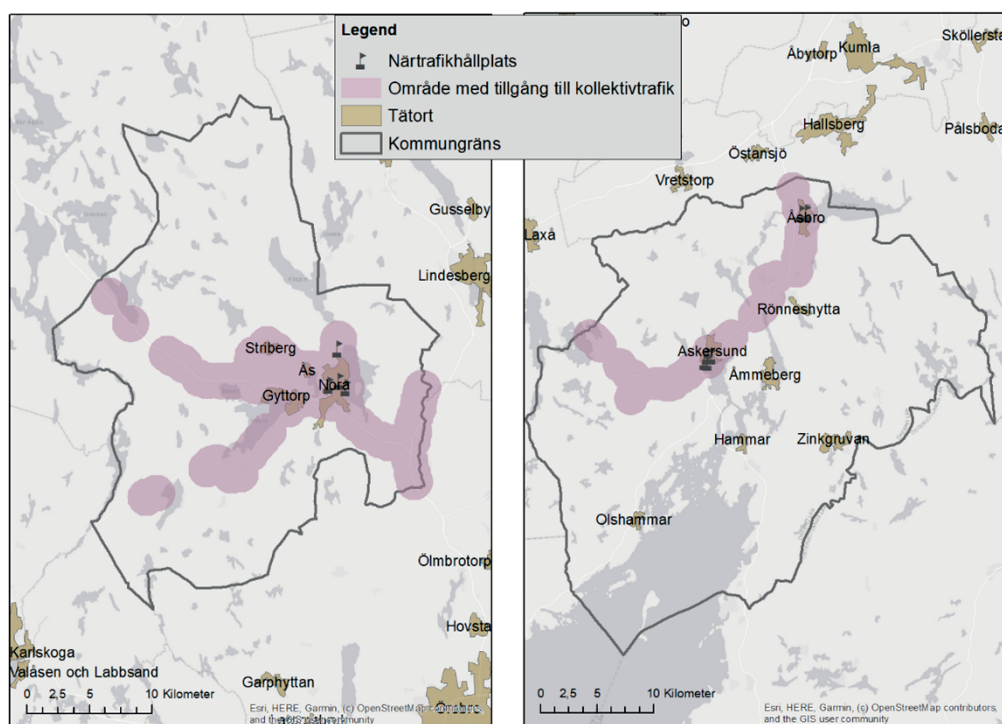
4.2.4 Resenärspotential

Resestatistiken tydliggör att endast ett fåtal personer har hittat närtrafiken. Det är 28 unika individer som genomfört 147 resor under 2019. En femtedel av dessa gjorde fler än 10 resor.

De allra flesta som har använd närtrafiken har under året rest 1–4 gånger.

Kartorna nedan visar regionens nuvarande definition av var tillgång till kollektivtrafik finns (mindre än 1 500 m till närmaste busshållplats som trafikeras av minst fem avgångar per dag i vardera riktningen).

Figur 2. Nora kommun (t h) och Askersunds kommun (t v). I stråk från Nora, mot Grythyttan/Hällefors, Karlskoga, Örebro och Lindesberg samt i stråk från Askersund, mot Örebro respektive Laxå finns tillgång till kollektivtrafik enligt regionens definition. Närtrafikållplatser finns i dagsläget i orterna Nora, Askersund och Åsbro.



Totalt har drygt 70 procent av kommunernas invånare tillgång till kollektivtrafik - i Askersund knappt 60 procent, i Nora närmare 90 procent. Fördelningen är ungefär densamma enbart sett till den del av befolkningen som är 65 år eller äldre (och som antagligen utgör huvuddelen av den målgrupp som är Region Örebro har valt att benämna som daglediga). Av den äldre befolkningen i kommunerna är det i Nora endast 360 personer och i Askersund 1260 som saknar tillgång till kollektivtrafik.

Följande nyckeltal kan observeras utifrån resandet under 2019:

- Antal unika resenärer per invånare 65 år eller äldre: 0,005
- Antal unika resenärer per invånare 65 år eller äldre som inte har tillgång till kollektivtrafik: 0,017

Hårdraget innebär det att trafiken nyttjats av knappt två procent av de som är i vad som kan betraktas som den snävare målgruppen (äldre utan tillgång till ordinarie kollektivtrafik). Underlag har dock inte funnits för att studera åldersspridningen bland närtrafikens resenärer. Det bör oavsett finnas ett större resenärsunderlag för trafiktypen än vad utfallet hittills ger sken av.

5. Swecos förslag till förbättringar

Ett svagt resande är inte ett dåligt betyg på denna typ av trafik, utan är tvärtom en förutsättning för att kunna upprätthålla konceptet. Att resmöjligheter erbjuds i områden med svagt resandeunderlag kan medföra nytta i sig, även om trafiken inte utnyttjas i någon större omfattning. Det kan dock bli krävande att upprätthålla en separat trafikform, som kräver sin egen kommunikation och planering, med alltför få resenärer.

För att på sikt motivera ett upprätthållande av närtrafiken bör regionen sträva efter att öka resandet. Infört i hela Örebro län skulle fyra gånger så många resor med närtrafiken per invånare kunna göras (i likhet med resandet i Västra Götalands närtrafik) till en total kostnad om under tre miljoner kronor. Det finns flera möjliga delar att arbeta med både vad gäller att nå ut med erbjudandet och att anpassa erbjudandet. Trafikerbjudandet behöver givetvis vägas mot trafik kostnaderna, vilket i sin tur hänger ihop med vad trafiken ska fylla för syfte. Linjelagd anropsstyrd trafik bedöms inte som ett bra alternativ för dessa typer av områden, dels för att gångavstånden till trafiken ökar, dels för att det är svårt att finna effektiva linjesträckningar som kan fånga upp större delen av resenärerna.

5.1 Förenkla erbjudandet

Att erbjuda resa mellan adress och närtrafikhållplats är bra och föreslås fortsatt gälla, men nuvarande upplägg där närtrafikens erbjuds till alla men till olika villkor beroende på tillgång till kollektivtrafik eller ej förvirrar och gör trafiken svårare att kommunicera. Två alternativ finns för att förenkla: erbjuda närtrafik på lika villkor för alla områden, eller enbart erbjuda närtrafik i områden som saknar tillgång till ordinarie kollektivtrafik.

Med tanke på hur få som nyttjat trafiken hittills finns skäl att pröva ett mer generöst upplägg och erbjuda närtrafiken på lika villkor i hela kommunerna. Givetvis kan betänkligheter kring detta finnas, rent ekonomiskt, om tanken är att införa närtrafiken över hela länet. Det andra alternativet, att helt exkludera områden med tillgång till ordinarie kollektivtrafik från att använda närtrafiken, aktualiserar en översyn av definitionen ”tillgång till kollektivtrafik”, för att undvika att kollektivtrafiken

uppfattas som orättvist utformad. Avståndet till närmaste hållplats bör i så fall sänkas och antalet avgångar som ska trafikera hållplatsen bör eventuellt bli fler. En variant är att enbart undanta de större tätorterna från erbjudandet – detta på grundval av att ordinarie kollektivtrafik finns och att infrastrukturen för gång och cykel är god.

5.2 Rikta marknadsföringen

Att rikta marknadsförings- och/eller informationsinsatser till verksamheter i närheten av de mest nyttjade närtrafikållplatserna kan var ett sätt att öka resandet och även möjliggöra ytterligare samordning av resor/resenärer.

5.3 Se över taxan

Utöver att hålla taxan enhetlig mot egenavgifter för sjukresor och färdtjänst finns inte mycket som talar för nuvarande prissättningsmodell för närtrafiken. I relation till trafikkostnaderna täcker egenavgifterna en liten del oavsett taxa och en del ytterligare resenärer kan antagligen tillkomma genom att sätta ett lägre maxpris.

Differentieringen i kilometerintervaller upp till runt 100 kilometer är svårförklarad med tanke på att kommunerna är så pass små till ytan. På sikt bör taxan hänga ihop med biljettpriserna i den ordinarie kollektivtrafiken, dels för att göra det enklare, dels för att signalera att det är ett sammanhängande system.

5.4 Samla resandet i tidsintervaller

En mer kostnadseffektiv trafik genom ökad samåkning kan också uppnås genom att liksom i Kalmar och Västra Götaland styra resandet tidsmässigt. Antingen genom att lägga en tidtabell som är områdesbaserad eller att erbjuda tidsintervaller för bokning av resa (istället för att låta resenär välja starttid helt fritt). Det begränsade resandeunderlag som finns kan på så sätt samlas till färre fordon/slingor.

5.5 Förenkla bokning och planering av resa

Genom att möjliggöra för bokning i app samt att trafiken syns i reseplaneraren blir trafiken synlig för fler och för ytterligare användargrupper.

5.6 Generösare öppettider för trafiken

Att närtrafiken ska kunna användas för arbetspendling är antagligen inte en rimlig förväntan, men för att närtrafiken ska passa resbehoven hos fler skulle öppettiderna för trafiken behöva förlängas. Efterfrågan verkar finnas på resor med närtrafiken även innan klockan 9.30, möjlighet att starta trafiken klockan 9.00 bör undersökas.

Resmöjligheter skulle även kunna erbjudas kvällstid, efter rusning, vilket exempelvis kan fungera som ett resealternativ för skolungdomar som har aktiviteter efter skoltid. Även resmöjlighet sen kväll natt mot lördag och söndag kan övervägas.

6. Förenkla erbjudandet

Testperioden 2018-2020 som gjordes i Askersund och Nora kommun hade relativt stränga kriterier för vilka som fick resa med Närtrafiken. De uppfattades även som krångliga. Det finns därför skäl att se över kriterierna. Närtrafiken ska ses som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och riktar sig framför allt till de som inte har tillgång till kollektivtrafik. I testperioden var kravet att man bor minst 1500 m från en hållplats som dessutom trafikeras av minst 5 dubbelturer per dag. Det gick även att åka motsatt håll, från en närtrafikhållplats till en valfri adress minst 1500 m från en hållplats med minst 5 avgångar per riktning och dag. Samtidigt måste det finnas en avgränsning för att det t ex inte ska gå att åka inom t ex Örebro tätort. Hur långt man ska dra detta är svårt samtidigt som det ska vara en enkel modell att förstå.

I följande analyser utgår resultaten från det kollektivtrafiknät som planeras 2022. Det kommer att vara både färre linjer och avgångar som kommer att påverka tillgången till allmän kollektivtrafik.

Figur 3 Allmän kollektivtrafik med buss 2022



För att inte konkurrera med den allmänna kollektivtrafiken bör det finnas ett avstånd till hållplatsen. I ett led att lättare förstå reglerna föreslås att avståndet mellan bostad och hållplats sänks till 1000 m. Det bör vara enklare att förstå en km än 1,5 km. Det innebär att de som kan bli hämtade vid sin bostadsadress bor minst en km från närmaste hållplats.

Det bör även finnas ett krav på antal avgångar som trafikerar hållplatsen. Har man endast avstånd innebär det att bor man 1000 m från en hållplats är det samma rättigheter för personer som bor 1000 m från en hållplats som trafikeras av 20 avgångar som för en person som bor 1000 m från en hållplats som trafikeras av 4 avgångar per dag. Den senare bör omfattas närtrafiken i och med att de inte har samma tillgång till kollektivtrafik som de med tät kollektivtrafik. Därför föreslås att antalet avgångar bibehålls, dvs. 5 dubbelturer per dygn. Det finns en risk att det kan avgå någon tur inom den allmänna kollektivtrafiken under dagtid då närtrafiken är aktuell.

För att det ska bli lättare att förstå regelverket listas aktuella busslinjer som har färre än fem dubbelturer per dygn i en tabell och därmed lättare förstå om man har tillgång till närtrafik eller inte.

En översiktlig beräkning visar att det bor ungefär 46000 personer längre än 1000 m från en hållplats som trafikeras av en busslinje med minst 5 dubbelturer per dygn.

Tabell 2 Antal invånare inom och utanför kollektivtrafikstråk (bosatta 1 km från hållplats som trafikeras av 5 dubbelturer per dygn)

Radetiketter	Befolkning boende inom kollektivtrafikstråken	Befolkning boende utanför kollektivtrafikstråken
Örebro	125476	18630
Askersund	6810	4376
Degerfors	7234	2266
Hällefors	5571	1456
Hallsberg	12530	3081
Karlskoga	28546	1815
Kumla	18828	2572
Laxå	3893	1795
Lekeberg	4967	2569
Lindesberg	18641	4855
Ljusnarsberg	3997	891
Nora	8870	1608
Totalsumma	245363	45914

7. Översyn av taxan

I och med det nytecknade avtalet för servicetrafiken har Länstrafiken 3 typer av fordon som kör serviceresor. Samtliga av dessa har betalkortsterminal. Ett problem är att fordonen saknar utrustning för validering av Länstrafikens biljetter. Detta påverkar val av taxa. I många andra län följer den anropstyrda trafiken taxan för allmänna kollektivtrafikens taxa. Det går att resa med periodkort och andra biljettyper vilket förenklar eventuella byten i en resa från närtrafik till allmänskollektivtrafik. Detta är något som bör ses över på sikt då närtrafik ingår som en del i den allmänna kollektivtrafiken. Målet bör vara att taxan hänger ihop med biljettpriserna inom den allmänna kollektivtrafiken, anledningarna är

- Enklare servicenivå genom att erbjuda samma möjlighet till betalning för att resa inom närtrafik som i allmänna kollektivtrafiken
- Signalerar att det är ett sammanhållet system genom att byten kan göras från närtrafik till allmän kollektivtrafik

Idag skiljer sig taxan i allmän kollektivtrafik och färdtjänst. Det är billigare att resa korta sträckor i den allmänna kollektivtrafiken medan längre sträckor är billigare

inom färdtjänsten. Taxan inom allmän kollektivtrafik är indelad i zoner där varje zon är cirka 3 km. Färdtjänsttaxan är indelad i km-intervall om 10 km per intervall. För att jämföra dessa utgår följande tabell på zoner (eg km) där färdtjänsttaxan är anpassad till km-antalet. I snitt har egenavgiften i testkommunerna Askersund och Nora uppgått till 45 kr vilket motsvarar en reslängd på 10-20 km. Det är just i det spannet som de två taxorna ändras i deras relativa förhållande. Färdtjänsttaxan går från att vara dyrare till att bli billigare än taxan i den allmänna kollektivtrafiken. Det är väldigt få resor under testperioden som kostat 60 kr eller mer.

Tabell 3 Jämförelse av taxan i den allmänna kollektivtrafiken (regionbuss) och färdtjänst.

Km	Allmän kollektivtrafik	Färdtjänst
3	36	40
6	36	40
9	36	40
12	38	40
15	45	40
18	51	50
21	57	50
24	63	50
27	69	60
30	76	60
33	81	60
36	86	70
39	91	70
42	95	70
45	100	70

Det är kommunen som bekostar färdtjänsten och regionen närtrafiken/allmänna kollektivtrafiken. Det innebär att taxan styr fördelning av kostnaden på olika kostnadsbärare. Taxan styr även efterfrågan på närtrafik och färdtjänst för dem som har möjlighet att välja. Om den allmänna kollektivtrafiktaxan gäller kommer närtrafiken att utnyttjas mer för de korta resorna och färdtjänst för de längre.

Förslaget är att följa taxan inom den allmänna kollektivtrafiken för att ta ett första steg till en integrerad lösning. Idag går det inte att validera biljetter för allmän kollektivtrafik i servicefordonen. Det är ett utvecklingsarbete som måste ske (se mer nedan). För barn gäller halva egenavgiften.

Tabell 4 Förslag till taxa för närtrafiken 2021

Km	Närtrafiktaxa (kr)
-9	36
9-12	38

12-15	45
15-18	51
18-21	57
21-24	63
24-27	69
27-30	76
30-33	81
33-36	86
36-39	91
39-42	95
>42	100

Närtrafiktaxan bör följa den allmänna kollektivtrafiktaxan för att man ska kunna resa från dörr till dörr med allmänna kollektivtrafikens biljetter. Detta förslag ligger i linje med detta. Det pågår ett utvecklingsarbete inom regionen av en översyn av zontaxan. Resultatet av detta arbete kan påverka prisbilden för resor med närtrafiken.

8. Samla resandet i intervaller

Ett förslag till en mer kostnadseffektiv trafikform är att samla resandet i intervall istället för som idag när man kan resa när man vill. Det senare innebär en spridning av resandet som leder till fler fordonskm med lägre beläggingsgrad i fordonen. Andra län har delat upp erbjudandet att man kan resa t ex varannan timme. Syftet är att öka samordningen och beläggingsgraden. I Kalmar har man en tidtabell och deras erfarenhet är att en tredjedel av tider utnyttjas medan två tredjedelar finns som erbjudande.

Det finns i dag 268 fordon tillgängliga för servicetrafik och närtrafik. Dessa är fördelade över i länets kommuner. Alla fordon är dock inte i trafik samtidigt utan fördelade över dygnet. Det kommer att uppstå kapacitetsproblem om alla fordon är upptagna av färdtjänst-, sjukresor och närtrafik. I Hällefors finns tre fordon placerade vilket innebär om dessa är upptagna om det blir en beställning. Det innebär att en bil måste rekvireras från Karlskoga som i sin tur leder till en högre kostnad. I följande tabell visar antal fordon per kommun. Observera att de har olika pass som innebär att de inte finns tillgängliga samtidigt.

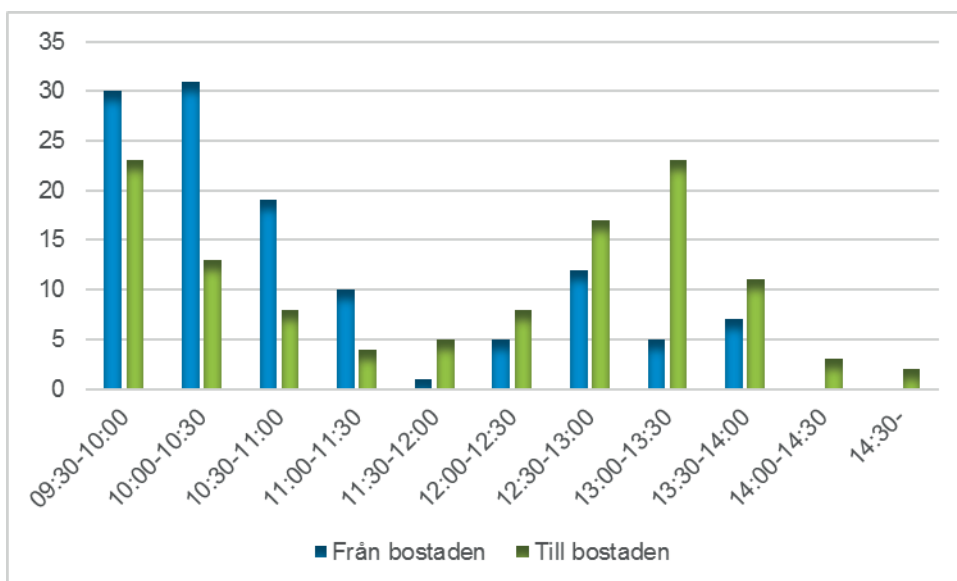
Tabell 5 Antal fordon per kommun enligt serviceavtal 2020

Kommun	Antal
Askersund	8
Degerfors	6
Fjugesta	3

Hallsberg	10
Hällefors	3
Karlskoga	26
Kopparberg	4
Kumla	11
Laxå	5
Lindesberg	29
Nora	8
Örebro	134
Totalsumma	247

I följande figur kan man se att mönstret är att man åker från bostaden på förmiddagen med en topp de första timmarna och reser tillbaka på eftermiddagen. Det är även en topp kring 09:30-10:00 med resor från närtrafik hållplatser till bostadsadress. Det är resor från busstationen i Askersund vilket kan antyda att det är besök eller att man bott över någonstans.

Figur 4 Starttidpunkt 201810-202005 i Askersund och Nora, uppdelat på från bostad resp. till bostad



Genom att ha fasta avgångar enligt någon form av tidtabell ökar risken för att det kan bli fordonsbrist men risken är förmodligen låg. För att erbjuda en hög servicenivå föreslås att tidtabell inte införs 2021. Det föreligger ingen fordonsbrist och det är viktigt att ha så få begränsningar som möjligt. Möjligheten att resa är en stor begränsning som bör undvikas att ytterligare begränsas. Idag är det ett lågt resande. Vinsten att styra resandet bedöms vara mindre jämfört med nyttan för resenärerna att valfritt välja tidpunkt för resan. Testet i Askersund och Nora innebär ingen större belastning på den regionala ekonomin på grund av den låga efterfrågan.

9. Förenkla bokning och planering av resa

Ett viktigt moment i utvecklingsarbetet är att förenkla bokningen av resandet. Idag måste man ringa in en beställning om när man vill resa. Erfarenheter från kunder i Region Skåne är att detta är en nackdel att man via kundtjänst måste beställa sin resa och dessutom två timmar innan (Region Skåne). Ytterligare en förbättring är att närtrafiken syns i reseplaneraren vilket innebär att trafiken blir synlig för fler och kan ge ytterligare användare.

Förslaget är att vi fortsätter med telefonbeställning och utvärderar utvecklingen. Genom att införa ny teknik vid starten av Närtrafik i hela länet kan det uppstå problem vilket undviks om beställningen sker enligt beprövad teknik. Idag är mobilen ett multiverktyg för att utföra diverse saker som till exempel bankärenden och beställningar av varor och tjänster. Det bör därför vara möjligt att beställa närtrafikresor via mobiltelefonen. För att göra den mer attraktiv bör vi utveckla IT-systemen som förenklar trafikinformationen, bokningen och trafikinformationen. På sikt bör det vara möjligt att beställa via en app som komplement till telefonbeställningen

Ett förslag som innebär en förenkling är att ta bort tiden för bokning innan resan. Förslaget är att resenären ringer till BC när man kommer på att man vill resa. Det innebär att det inte krävs någon framförhållning i tid för beställning. Resenären måste dock ta den tid som BC erbjuder. Om det inte är andra resenärer och det finns full tillgång till fordon kan man åka när man vill. Dock krävs det tid för framkörning. En viktig aspekt är att Närtrafik inte kan ange en frammetid, det går inte att garantera en tid för resenären är framme vid målpunkten. Kunderna måste vara flexibla med sin tid. Om det är ett viktigt sjukhusbesök får man resa med sjukresor. Faktorer som avgör hur lång väntetiden kan bli är längden till bostaden (framkörning), tillgång till fordon, antal medpassagerare mm. En planerad slinga påverkar tiden för hur resenären kan sitta i fordonet (under resan). Avvikelse från det kortaste avståndet kan ske med upptill 80% av sträcktiden (Servicetrafikens reglemente). Det fungerar bra vid längre resor men vid kortare kan ett stopp ta hela mertiden. I praktiken används 25 min i tätort och 30 min i landsbygd som max i mertid vid avvikelse från slingan.

10. Generösare öppettider

Idag är möjligheten att resa med närtrafiken mellan kl 9.30 och 14.00 vardagar. Det är ett relativt snävt intervall om man till exempel har bokade tider hos primärvården tandläkare, hårfrisör och liknande. Samtidigt är tillgången till fordon som störst under denna tid.

Sweco gav förslag på att ha mer generösa öppettider. Det finns utrymme att lägga en halvtimme på morgonen och på eftermiddagen. Förslaget är att närtrafiken finns tillgänglig mellan 9.00 – 14.30 helgfria vardagar.

Utöver resmöjlighet under dagtid föreslås även resmöjlighet på kvällstid. Det blir dock svårare att ha möjlighet på kvällstid då stora delar av fordonsparken inte är i trafik. Det innebär att resorna kan bli kostnadsdrivande om fordon måste hämtas från angränsande kommuner. Det är inte säkert att fordonen räcker då efterfrågan kan bli hög på närtrafik. För invånarna boende på landsbygden öppnar det upp möjligheten att delta i aktiviteter och liknande i tätorterna. Exempel kan vara ungdomar som kan delta i träningar eller delta i det sociala livet efter skolan utan att bli skjutsade av föräldrar. Det öppnar också upp ett litet fönster för arbetspendling om man är beredd att förskjuta arbetstiden.

Förslaget är att ha resmöjlighet mellan 17.30-21.00 på helgfria måndagar-torsdagar. Generellt är förslagen att ha en något restriktiv hållning för att säkerställa en god service för att resenärerna ska återkomma till närtrafiken och lätta på restriktionerna om ekonomin tillåter det. Ett exempel är att på sikt även erbjuda helg- och/eller kvällstrafik på fredagar om trafikvolymen inte överskrider budgeten.

11. Sammanfattning av förslag till ändringar

Nedan sammanfattas de förändringar som föreslås i denna rapport i syfte att förbättra Närtrafiken och få fler att resa.

	Försöksprojektet i Askersund och Nora	Förslag
Förenkla erbjudandet	Områden för de som blir hämtade vid bostaden är boende 1500 m från hållplats som trafikeras 5 dubbelturer/dygn	1000 m från hållplats Trafikeras färre 5 d/t
Rikta marknadsföringen	Marknadsföringen skedde i huvudsak genom en broschyrdelades ut till alla hushåll i samband med starten	Både broschyr och informationsinsatser vid VC och busstationer/RC (90 % av resornas målpunkter)
Samla resandet i tidsintervaller	Valfritt att resa inom tidsfönstret	Valfritt att resa inom tidsfönstret
Förenkla bokning och planering av resa	Telefon 90 min innan avresa	Ingen framförhållning
Generösare öppettider	Tidsfönstret för att resa med Närtrafiken 9.30-14.00	9.00-14.30 17.30-21.00
Se över taxan	Taxan följer färdtjänsttaxan	Samma taxa som allmän kollektivtrafik

12.2 Ekonomi

12.2.1 Antal resor

Hur mycket kommer detta att kosta. Det finns erfarenheter från försöksprojektet för trafik under dagtid som kan användas. Detta kan kompletteras med andra regioners erfarenheter med kvällstrafik. De förutsättningar som gäller i bedömningen av det ekonomiska utfallet är

- Antal boende från 1000 m hållplats
- Hållplats trafikerad med minst 5 dubbelturer/dygn
- Trafikering: 09.00-14.30 samt 17.30-21.00
- Trafiknätet 2022
- Befolkningsdata 2018

De antaganden som bedömningen grundar sig på är

- Antal resor per invånare är 0,0113 resor för boende utanför kollektivtrafikstråk (från försöksprojektet i Askersund och Nora)
- Antal invånare i Örebro län - boende 1 km från hållplats med minst 10 turer per dygn – 55 000
- Andel boende utanför kollektivtrafikstråk 20% (55000/302000)
- Efterfrågan mellan 17.30-21.00 är drygt 12 ggr högre jämfört med dagtid, dvs $0,0113 * 12 = 0,14$
- Det grundar sig från Västra Götalandsregionen som har kvällstrafik (2 fönster 18-19 och 21-22) samt antagande att 20% bor utanför stråken i VGR som i Örebro län

Antalet resor beräknas för varje tidsfönster separat på grund av att efterfrågan är olika per tidsfönster. I Askersund och Nora gjordes det 0,0113 resor per invånare. Bedömningen är att en marginell ökning kan inträffa i och med att tidsfönstret ökar med en timme. Det motsvarar en ökning på drygt 20% i tid. Det antas att antalet resor per invånare ökar till 0,014 resor. Om detta nyckeltal multipliceras med antalet invånare som bor längre än en km från en busshållplats med minst 5 dubbelturer/dygn bedöms efterfrågan uppgå till 770 resor per år under dagtid.

På kvällstid antas efterfrågan vara 10 ggr högre än under dagtid pga av att målgruppen blir större eftersom resandet generellt är högre omkring 18 tiden (slutet av peaktiden) som medger arbetspendling samt att ungdomar har mer aktiviteter än vuxna. Utifrån Västra Götalandsregionen är antalet resor 0,14 resor per invånare (boende utanför kollektivtrafikstråken). Om nyckeltalet multipliceras med antalet invånare som saknar kollektivtrafik bedöms resandet kvällstid uppgå till bli 7700 resor per år. Resandet bland boende i tätorter som reser ut till landsbygden har varit

marginellt under försöksprojektet och bedöms vara det fortsättningsvis när närtrafiken blir tillgänglig i hela länet.

09.00-14.30 = 770 resor (0,014 resor/inv*55000 utanför kollstråk)
17.30-21.00 = 7700 resor (0,14 resor/inv*55000 utanför kollstråk)
Totalt 8400 resor per år

12.2.2 Kostnad

Sweco kom fram i sin utvärdering att kostnaden per resa i ASD och NOR var 325 kr per resa. Eftersom Askersund och Nora är 4:e och 6:e största kommunerna i länet bedöms den kostnaden vara en bra typkostnad för övriga kommuner. Antagandet är att i övriga kommer är medelreslängden ungefär densamma men för att ha lite marginal (indexuppräknad och längre reslängd kvällstid) antas att kostnaden per resa är 360 kr, uppräknad med 10%.

Om antalet resor (8400 resor) multipliceras med 360 kr/resa bedöms kostnaden för närtrafiken uppgå till 3 000 000 kr. Det är bedömd kostnad för trafiken. Utöver denna kostnad tillkommer marknadsföring.

13. Fortsatt utvecklingsarbete

För att få närtrafiken integrerad med den allmänna kollektivtrafiken finns det ett antal frågeställningar som måste lösas. Dessa frågeställningar får utredas vidare framöver.

- Ska man kunna resa vidare inom den allmänna kollektivtrafiken med en biljett/kvitto utfärdad i Närtrafiken?
- Kan man resa med periodkort och andra biljettyper i närtrafiken?
- Hur ska valideringen gå till, eller ska det enbart vara möjligt att betala med betalkort?

De förslag som redovisas ovan är realistiska att genomföra innan trafikstart efter sommaren 2021. I detta projekt ingår inga kostnader för att utveckla närtrafiken ytterligare. Projektet föreslår att närtrafikkonceptet utvecklas vidare med hjälp av ny IT-teknik framöver som ett nytt utvecklingsprojekt. Utvecklandet och användning av IT-teknik kommer att förenkla vissa problem gällande anropsstyrd trafik. Det handlar om

- Nya IT-lösningar som förenklar bokningen
- Integrering av närtrafik i den allmänna kollektivtrafiken genom att ha samma prissättning, valideringsmöjligheter etc.

Målet är att på sikt få ett integrerat trafiksystem som kopplas samman till ett system med bl a kopplade resor. Det innebär att den allmänna och särskilda kollektivtrafikformen kan kombineras genom att möjliggöra dörr-till-dörr resande. Det behövs i så fall en utvecklingsplan som börjar med att ta fram en idéskiss som beskriver vilken servicenivå närtrafiken ska ha (jmf BRT Guidelines) och vad det kommer att innebära i form av resurser och pengar.

Det kommer att ta några år för att nå dit som t ex Kalmar är idag men under tiden kan man hitta lågt hängande frukter att implementera.

5

Besvarande av motion från Jihad Menhem och Jessica Carlqvist (V) om förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor 20RS618

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Besvarande av motion från Jihad Menhem och Jessica Carlqvist (V) om förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att avslå motionen.

Sammanfattning

Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) föreslår i en motion att det ska införas förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor liknande den som finns inom allmänna kollektivtrafiken.

Under år 2019 har frågan om förseningsersättning inom färdtjänst och sjukresor utretts av området trafik och samhällsplanering. Samråd har då varit med de som står för kostnaderna för färdtjänst (länets kommuner) och sjukresor och dessa avstyrker ett införande av förseningsersättning. Fokus bör istället ligga på att arbeta med tidspassning vid hämtning och lämning samt att få en högre kvalitet i samarbete med våra trafikoperatörer. Genom det arbetet uppnår vi det syfte som motionärerna vill uppnå: att våra färdtjänst- och sjukreseresenärer kommer fram i rätt tid. Motionen ska därför avslås.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Ur jämställdhetsperspektiv jämfört med resenärer inom den allmänna kollektivtrafiken innebär ett avslag på motionen att resenärer inom allmänna kollektivtrafiken och inom färdtjänst och sjukresor behandlas olika.



Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Johan Ljung

Sammanträdesdatum
2020-12-02

FöredragningsPM
Dnr: 20RS618

Ekonomiska konsekvenser

Beslutsförslaget innebär inga ekonomiska konsekvenser. Skulle motionen bifallas skulle det innebära kostnadsökningar.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnd den 20 maj 2020.
Svar på motionen.
Motionen.

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2020-12-02 Dnr: 20RS618

Vänsterpartiet (V)

Svar på motion från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om ”Förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor”

Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) har i motion begärt att Region Örebro län ska införa förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor.

Under år 2019 har frågan om förseningsersättning inom färdtjänst och sjukresor utretts av området trafik och samhällsplanering vid förvaltningen Regional utveckling. Samråd har då varit med de som står för kostnaderna för färdtjänst (länets kommuner) och sjukresor och dessa har då avstyrkt ett införande av förseningsersättning. Fokus bör istället ligga på att arbeta med tidspassning vid hämtning och lämning samt att få en högre kvalitet i samarbete med våra trafikoperatörer. Genom det arbetet uppnår vi det syfte som ni vill uppnå: att våra färdtjänst- och sjukreseresenärer kommer fram i rätt tid.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att avslå motionen.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Samhällsbyggnadsnämndens ordförande



Vänsterpartiet

Motion till regionfullmäktige – Region Örebro län

Förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor

Inom hela transportområdet, inte minst inom kollektivtrafiken, finns ett antal riktlinjer som fastslår att transportsystemet ska vara tillgängligt och användbart för alla oavsett funktionsförmåga.

Trots att det i FN-konventionen framgår att konventionsstaterna ska säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång till transporter på samma villkor som andra, så har åtgärdstakten för att tillgängliggöra kollektivtrafiken varit låg i hela landet, bl.a. i vår region. I vårt län är färdtjänsten en del av region Örebro läns kollektivtrafik och riktar sig till personer med funktionsnedsättning, d.v.s. medborgare som har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmän kollektivtrafik.

I april 2016 införde den nuvarande regeringen en ny lag som reglerar resenärers rättigheter vid förseningar i kollektivtrafiken. Namnet resegaranti försvann och ersatts av benämningen förseningsersättning, dessutom höjde man maxbeloppet för den som tar taxi vid en trafikstörning och försening. I samband med den nya lagen beslutade flera trafikhuvudmän, dvs regioner och kommuner att också införa en resegaranti vid försening med färdtjänsten och sjukresor.

I region Örebro län omfattar förseningsersättningen endast resor i linjetrafik (tåg och buss), däremot inte när man reser med färdtjänst eller sjukresa.

Frågan om förseningsersättning inom färdtjänsten och sjukresor har aktualiserats många gånger i bl.a. regionens råd för funktionshinderfrågor, i lokala medier, och även i regionfullmäktige. Därför tycker vi i Vänsterpartiet att det är dags att region Örebro län inför förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor.

Med anledning av ovanstående föreslår Vänsterpartiet att regionfullmäktige beslutar:

att införa en förseningsersättning för färdtjänst och sjukresor

För Vänsterpartiet i Region Örebro län

Jihad Menhem
Oppositionsråd

Jessica Carlqvist
ledamot i Samhällsbyggnadsnämnden

7

Meddelande och delegationsbeslut

20RS2350

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
20x20-12-02

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2350

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Meddelande och delegationsbeslut

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

20RS11011 Remiss - Granskning av vägplan för väg 63, gång- och cykelväg
Grythyttan - Hällefors, Hällefors kommun

20RS10160 Remiss - detaljplan för Olaus Petri 3:84 m.fl.

20RS10025 Samråd om EU-reglering av stöd till bredband

Beslutsunderlag

FöredragningsPM meddelande- och delegationsbeslut samhällsbyggnadsnämnden
2020-12-02

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Tjänsteställe, handläggare
Bredband, Linus Grabö

Datum
2020-10-28

Delegationsbeslut
Dnr: 20RS10025

Svar på Remiss - Samråd om statligt stöd till bredband

Ärendebeskrivning

Svar på Remiss - Samråd om statligt stöd till bredband

Underlag

Kommissionen har inlett ett samråd om statligt stöd till bredband. Region Örebro län avser nedan lämna synpunkter kopplade mot riktlinjerna om statligt stöd till bredband (2013/C 25/01). Vårt fokus ligger på om riktlinjerna behöver uppdateras med hänsyn till den tekniska utvecklingen, marknadernas utveckling och EU:s nya digitala strategi.

Sedan riktlinjerna antogs har målsättningar kring digital infrastruktur och bredband förändrats, detta både på EU-nivå och på nationell nivå. De strategiska målen handlar om gigabitkonnektivitet för viktiga samhällsfunktioner, om 5G-täckning i tätortsområden och längs marktransportvägar liksom tillgång till 100 Mbit/s (möjlig att uppgradera till gigabithastighet) för alla hushåll i Europa. På nationell nivå har regeringen antagit bredbandspolitiska mål som även de siktar mot gigabithastigheter.

Region Örebro län konstaterar att det är bara 0,1 procentenheter där målet är att hushåll och företag ska ha bredband med en överföringshastighet 30 Mbit/s, vilket är lösningar som faller under next generation access network-begreppet (NGA) enligt dagens definition. Således är det 99,9 procentenheter där målen är högre än 30 Mbit/s. Givet det anser Region Örebro län att riktlinjerna för statligt stöd till bredband bör justeras utifrån de målsättningar som finns. Utbyggnaden av digital infrastruktur har av flera anledningar mattats av och aktörer använder idag alternativa tekniker, däribland trådlösa, för att nå ut med fler anslutningar. I områden där befintligt eller planerat NGA-nät finns så är det inte möjligt att ge offentligt stöd för att bygga nät som medger högre hastigheter än 30 Mbit/s. Det innebär att sådana infrastrukturer

riskerar att störa och förhindra utbyggnad av Gigabit-nät och därmed försvåra måluppfyllelse av andra europeiska och nationella bredbandsmål.

Med tanke på utvecklingen av digitala tjänster och vilka behov som kommer anser Region Örebro län att det inte nog tydligt anges vad som menas med väsentligt högre uppladdningshastighet än grundläggande bredband. Region Örebro län ser strävan mot tekniska lösningar som kan ge en symmetriskt uppkoppling som en förutsättning för att kunna genomföra digitaliseringen inom exempelvis vård och omsorg fullt ut. Men Region Örebro län ser även ett ökat behov vid hemarbete så att mer avancerade arbetsuppgifter ska kunna genomföras. Inte minst har detta accentuerats under rådande pandemi med en väsentligt ökande andel som arbetar hemifrån vilket troligen kommer att bestå. När investeringar sker med offentliga medel är det viktigt att det sker i infrastruktur som tar höjd för framtida användning.

Enligt punkt 63 i riktlinjerna om statligt stöd till bredband får inte heller stöd ges till områden där privata investerare har konkreta planer på utbyggnad inom nära tid. Vidare står det att med nära tid menas tre år. Vår erfarenhet säger att detta är en lång tid, både vad gäller aktörernas planeringshorisont och myndigheternas möjlighet att rimlighetsbedöma uppgifterna. Dessutom får inte kunder bindas längre än 24 månader.

Region Örebro län ser idag en problematik kring så kallade efteranslutningar utanför tätbebyggda områden. Det uppstår i praktiken ett lokalt monopol där kunderna är hänvisade till en specifik aktör. Nuvarande stödmodell har gett goda förutsättningar att på ett storskaligt sätt fibrera landsbygden. Stödmodellen har gynnat utbyggnad nära eller angränsande till kommersiellt gångbara områden. Denna modell har varit väl lämpad i en situation med stora obearbetade geografier. I ett kommande stödprogram bör hänsyn tas till glesbefolkade länder som Sverige och som kommit relativt långt i sin utbyggnad men där den återstående utbyggnaden skall ske på landsbygden med höga anslutningskostnader som följd. I detta perspektiv är också efteranslutningar en växande utmaning. Region Örebro län anser att det är viktigt att riktlinjerna tar hänsyn till denna problematik.

Uppföljning

Ingen uppföljning planerad

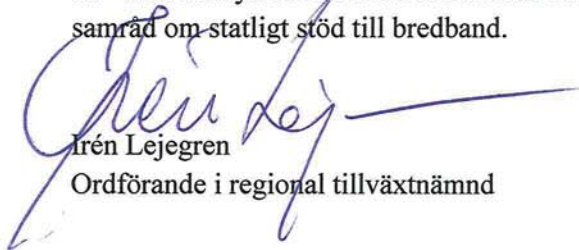
Ekonomiska konsekvenser

Inga identifierade ekonomiska konsekvenser

Beslut

Ordförande i regional tillväxtnämnd beslutar

att med hänsyn till att ärendet brådskar beslutas om redovisat svar på remissen
samaråd om statligt stöd till bredband.



Irén Lejgren
Ordförande i regional tillväxtnämnd

Beslutet är fattat i enlighet med gällande delegationsordning.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Datum
2020-11-02

Delegationsbeslut
Dnr: 20RS10160

Remissyttrande över förslag till detaljplan för Olaus Petri 2:84 m.fl., (Bettorp), Örebro kommun

Region Örebro län uppfattar att det inom begränsade delar av Örebro tätort finns trafiklösningar som bidrar till att Rv50 i ökande grad används som lokalgata. Liknande problem gäller för E18 mellan Trafikplats Norrplan och Trafikplats Adolfsberg. Region Örebro län framhåller vikten av att i högre grad värna den funktion som E18 och Rv50 har som regionala och nationella transportsträckor. Av planbeskrivningen framgår att det finns många anslutningar till Rv50 från området. Det finns dock en risk att en betydande andel kan förmodas använda vägen förbi Norrplan, vilken är den punkt som enligt åtgärdsvalsstudien E18/E20/Rv50 genom Örebro utgör den, kapacitetsmässigt sett, mest problematiska. Region Örebro län ser ett stort värde i att kommunen studerar detta område tillsammans med andra planområden längs med Rv50 och E18 i syfte att belysa hur dessa tillkommande områden sammantaget kan förmodas belasta dessa vägavsnitt.

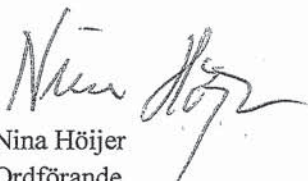
Av remissmaterialet framgår att Region Örebro län planerar att dra om en stadsbusslinje via Kornellvägen med ett nytt stop vid busshållplatsen i höjd med den befintliga förskolan, vid korsningen Markörvägen/Kornellvägen. Beskrivningen är helt korrekt och så fort hållplatsen och infrastrukturåtgärder är på plats kommer Kornellvägen att trafikeras, förhoppningsvis redan fr.o.m. dec. 2021. Det innebär att kollektivtrafiken är etablerad innan området är färdigbyggt vilket ökar sannolikheten för en relativt hög nyttjandegrad av den, bland de inflyttade personerna.

Att den nya skolan etableras i närheten av kollektivtrafikhållplatsen liksom att trafiken enkelriktas i anslutning till Kornellvägen bidrar också till högre efterfrågan på kollektivtrafiken, vilket är positivt.

Samtidigt föreligger, enligt Region Örebro läns bedömning, en möjlig risk för att skogen / parkområdet mellan Kornellvägen och bostäderna kan komma att utgöra en barriäreffekt till kollektivtrafiken, vilket i förekommande fall istället skulle komma att gynna biltrafiken.

Region Örebro län ser positivt på att flera kvarter har givits planbeteckning D (vårdändamål) eftersom det medger ett stort handlingsutrymme för etablering av verksamheter med denna inriktning.

För Region Örebro län



Nina Höjjer
Ordförande
Samhällsbyggnadsnämnden

Mot bakgrund av att beslutet brådskar, är det fattat med stöd av punkten 1.5 i nämndens delegationsordning.

Skickas till:
stadsbyggnad@orebro.se
Bn. 321/2019



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2020-11-09

Beteckning Er beteckning
Dnr: 20RS11011 TRV 2018/178179

Skickas till:
Trafikverket

Svar på remiss gällande vägplan för gång- och cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors

Region Örebro län tackar för att få lämna synpunkter.

Det är synd att den bästa sträckningen av vägen inte gick att genomföra på grund av eternitledningen. Alternativet som föreslås verkar vara det näst bästa. Region Örebro län tycker att valet att dra cykelvägen längs väg 244 och inte leda in användarna av vägen på mindre vägnät med troligtvis varierande standard är helt rätt. Det gör framförallt cykelvägen mer attraktiv genom enhetlig standard och bättre tillgänglighet till hållplatserna längs med sträckan.

Det är mycket positivt att hållplatserna får cykelställ eftersom det underlättar kombinerat resande med cykel och buss. Det är också mycket positivt att hållplatserna belyses.

Det är bra att passagen över väg 63 utformas så att gående och cyklister kan koncentrera sin uppmärksamhet åt ett håll i taget och att övriga passager planeras där sikten är god. Region Örebro län önskar att alla passager vid de planerade busshållplatserna utformas så möjlighet finns att stanna halvvägs över vägen. Även om sikten är god kan det krävas att man stannar på grund av olika anledningar. Titta gärna på lösningen vid hållplats Brånsta utanför Fjugesta, väg 204.

Det beskrivs att köer väntas tidvis under byggtiden på grund av brist på omledningsvägar. Det önskas att trafikledaren, i den mån det går, prioriterar kollektivtrafik för att få så liten störning i tidtabellerna som möjligt.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden