



Samrådsredogörelse

Åtgärdsprogram för kvävedioxid



Diarienummer: 2019-750
Datum: 2020-12-10
Handläggare: Sara Johansson
Organisation: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	Genomfört samråd	4
2	Sammanfattning och förslag till revideringar	4
3	Inkomna yttranden under samrådet	5
4	Inkomna synpunkter, sorterade efter ämne	6
4.1	Utredningsåtgärder	6
4.2	Tidsplanering	7
4.3	Resurser och ansvar	7
4.4	Innehåll i Åtgärdsprogrammet	8
4.5	Trafikplanering	11
4.6	Mätstationer	16
4.7	Vegetation	17
4.8	Utvärdering	17

1 Genomfört samråd

Linköpings kommuns åtgärdsprogram för kvävedioxid var föremål för samråd under perioden 23 september 2020 till 23 november 2020.

Under samrådstiden fanns samrådshandlingen att hämta på stadsbiblioteket vid Kontakt Linköpings lokaler. Den fanns även tillgänglig digitalt på kommunens hemsida www.linkoping.se/atgardsprogramno2.

För att uppmärksamma allmänheten om samrådshandlingen och bjuda in till samrådsmöte annonserades samrådet i Östgöta Correspondenten. Nyhet om samrådet har även publicerats på kommunens anslagstavla på hemsidan och i en webbnyhet.

Samrådsmötet som planerades till den 3 november blev tyvärr inställt på grund av striktare restriktioner kring covid-19. Möten avråddes i Östergötland. De tre deltagare som anmält sig till samrådsmötet kontaktades på telefon av projektledaren som förklarade varför mötet var inställt och bad att få frågor och synpunkter mejlades istället. Presentationen som skulle ha hållits på samrådsmötet spelade in digitalt och skickades till de deltagare som anmält sig till samrådsmötet. Kontaktade deltagare meddelade att de var nöjda med det nya upplägget.

Under samrådstiden inkom totalt 13 yttranden, av dessa var 8 skrivelser från bostadsrättsföreningar och privatpersoner.

2 Sammanfattning och förslag till revideringar

De inkomna synpunkterna berörde huvudsakligen:

- Att åtgärd 1 och 2 är utredningar och inte direkta åtgärder och att genomförandetiden för att sänka halten luftföroreningar riskerar att bli för lång.
- Att trafikplaneringen behöver förbättras och olika förslag på hur trafiken i Linköping kan minskas och bli långsiktigt hållbar.
- Att fler mätningar av luftkvaliteten borde genomföras.

Inkomna synpunkter har lett till vissa ändringar i åtgärdsprogrammet. Åtgärdsprogrammet har huvudsakligen ändrats enligt följande:

- Ändring i bakgrunden från dieslbilar till *dieselfordon* då utsläpp av kvävedioxid även gäller för tunga transporter.
- Åtgärdsprogrammet kompletteras med information om den nya mätstationen för kvävedioxid.
- Hänvisningen till EU:s luftkvalitetsdirektiv ändras till luftkvalitetsförordningen (2010:477).
- Under kapitel 7 har ett stycke lagts till om kombinerad mobilitet.

3 Inkomna yttranden under samrådet

Myndigheter, regionala och kommunala organisationer

Organisation	Datum
Bygg- och miljönämnden, Linköpings kommun	2020-10-29
Länsstyrelsen Östergötland	2020-11-24
Trafikverket	2020-11-20
Naturvårdsverket	2020-11-30
Östgötatrafiken	2020-12-04

Privatpersoner

Namn/ pseudonym	Datum
Styrelsen för bostadsrättsföreningen Stångåpromenaden	2020-11-09
Boende 1	2020-10-15
Boende 2	2020-10-10
Boende 3	2020-11-23
Boende 4	2020-11-23
Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick	2020-11-19
Boende 5	2020-11-15
Bostadsrättsföreningen Drottninggatan 2	2020-11-27

4 Inkomna synpunkter, sorterade efter ämne

Inkomna synpunkter har sammanfattats och sorterats efter ämne. Det innebär att samma skrivelse kan ha delats upp och förekomma under flera ämnesrubriker. En del synpunkter i samrådsredogörelsen har en större detaljeringsgrad än vad som finns utrymme för i åtgärdsprogrammet och/eller omfattar andra frågor än vad som kan behandlas i den här samrådsredogörelsen för kvävedioxid. Om skrivelsen innehållit direkta frågor har frågan vidarebefordrats till aktuell avdelning inom kommunen om den inte kunnat besvaras i den här samrådsredogörelsen.

Under varje rubrik sammanfattas inkomna synpunkter och därefter redovisas kommunens ställningstagande i *kursiv stil*.

4.1 Utredningsåtgärder

Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick har lämnat synpunkter på att åtgärderna 1. *Omfördelad biltrafik för renare luft i innerstaden* och 2. *Reglering av tung trafik i innerstaden* först behöver utredas innan beslut om åtgärder kan tas.

Naturvårdsverket anser att det finns en risk med att de åtgärder som kan ge en snabb effekt på halterna föregås av utredningar och att åtgärderna inte är överenskomna inom åtgärdsprogrammet. Naturvårdsverket skriver att utredningar för åtgärder bör ske vid framtagandet av ett åtgärdsprogram. Även om det är viktigt att ett åtgärdsprogram tas fram snabbt efter konstaterad överträdelse av en miljökvalitetsnorm är det viktigt att man inte ger avkall på kvaliteten på innehållet. Naturvårdsverket ser en risk med att om de åtgärder som utredningen föreslår inte genomförs kommer åtgärdsprogrammet inte klara det grundläggande kravet att innehålla åtgärder som ser till att överskridande av miljökvalitetsnormen hålls så kort som möjligt.

Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick har lämnat ett yttrande om att kommunen agerar för långsamt då åtgärderna som föreslås inte är omedelbara utan kräver utredning innan genomförande.

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på att det är svårt att veta när miljökvalitetsnormen kommer att uppnås eftersom åtgärd 1 och 2 handlar om att utreda lämpliga handlingsalternativ. Utifrån reglerna om åtgärdsprogram i 5 kapitlet i miljöbalken och luftkvalitetsförordningen bör ett åtgärdsprogram inriktas mot att tiden för överskridande av miljökvalitetsnorm ska vara så kort som möjligt. Länsstyrelsen framför därför att det är angeläget att kommunen så snart som möjligt kan gå vidare med en uppdatering av åtgärdsprogrammet

utifrån de handlingsalternativ som framkommer efter de föreslagna utredningarna.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och håller med om att det är mer optimalt att exakta åtgärder beslutas direkt i åtgärdsprogrammet om så är möjligt. I Naturvårdsverkets yttrande 2019-12-13 skrev Naturvårdsverket dock att ambitionen bör vara att ett åtgärdsprogram fastställs under början av år 2021. Linköpings kommun har arbetat utifrån den ambitionen och bedömt att det varit viktigare att ett åtgärdsprogram fastställs så att vissa åtgärder beslutas direkt än att avvakta frågan helt under det/de år som åtgärd 1 och 2 utreds. Linköpings kommun bedömer att det inte finns några garantier för att det motsatta tillvägagångsättet skulle vara snabbare, utan snarare riskera att vara långsammare.*

Att, som Länsstyrelsen föreslår, ta beslut om ett uppdaterat åtgärdsprogram innebär ett nytt beslut i kommunfullmäktige och är i sig en tidskrävande politisk process. Linköpings kommun avser att genomföra utredningar enligt åtgärd 1 och 2 och publicera dessa på kommunens externa webb. Om åtgärderna är av sådant slag att samhällsbyggnadsnämnden kan ta beslut i frågan behöver inget nytt beslut tas av kommunfullmäktige. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för luftfrågorna i kommunen i egenskap av väghållare.

4.2 Tidplanering

Bygg- och miljönämnden anser att för att skapa förutsättningar för åtgärdsprogrammets genomförande är det viktigt att utredningsåtgärderna (alltså åtgärd 1 och 2) kommer igång så tidigt som möjligt.

Boende 5 tycker att åtgärder behöver göras omgående för en friskare luft senast 2022.

Kommunens kommentar: *Avsikten är att planera för att utredningsfasen för åtgärd 1 och 2 genomförs 2021.*

4.3 Resurser och ansvar

Bygg- och miljönämnden framför att samhällsbyggnadsnämnden behöver säkerställa att de resurser som är nödvändiga för genomförande och uppföljning av åtgärdsprogrammet finns tillgängliga. Det bör förtydligas i en genomförandeplan som också visar hur åtgärder uppnås och följs upp samt vem som ansvarar för vad.

Kommunens kommentar: *Nödvändiga resurser kommer att fördelas till genomförande och uppföljning av åtgärdsprogrammet. Förslaget om en genomförandeplan som visar vem som ansvarar för vilken åtgärd och uppföljning kommer att tas fram internt.*

4.4 Innehåll i Åtgärdsprogrammet

Naturvårdsverket framför att, utöver kritiken mot att åtgärd 1 och 2 är utredningsåtgärder, är förslaget till åtgärdsprogram ett väl framtaget åtgärdsprogram och övriga synpunkter som lämnas är främst förbättringsåtgärder.

Nedan sammanfattas övriga synpunkter från Naturvårdsverket:

- 1 Att det är lämpligare att hänvisa till luftkvalitetsförordningen (2010:477) än EU:s luftkvalitetsdirektiv i Åtgärdsprogrammet.
- 2 Det saknas uppgifter om skyddsvärda objekt intill gator med överskridande av miljökvalitetsnormen.
- 3 Ett åtgärdsprogram ska innehålla information om genomförda och pågående förbättringsåtgärder. Detta beskrivs väl i åtgärdsprogrammet men Naturvårdsverket saknar detaljerade uppgifter om effekt av åtgärderna.
- 4 Källfördelningen skulle ge bättre underlag om den beskrevs i mer detaljnivå över källorna och med en högre upplösning som även tim- och dygnsmedel. En fördelning över det lokala bidraget från olika fordonstyper och drivmedel till halterna vid de mest belastade gaturummen där miljökvalitetsnormerna överskrids kan vara ett bra underlag inför beslut om lämpliga åtgärder.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för förbättringsförslagen och avser att åtgärda punkt 1 av förslagen ovan. Vad det gäller punkt 2 finns skyddsvärda objekt (förskolor, skolor och vårdinrättningar) markerade på SMHIs kartor över beräknade kvävedioxidhalter. Gällande punkt tre är genomförda och pågående förbättringsåtgärder åtgärder som genomförts med andra syften än att sänka just kvävedioxidhalten. Därav saknas uppskattat effekt kring kvävedioxid i projekten. Gällande punkt 4 har kommunen ännu inte kartlagt drivmedelsfördelningen på olika gator men det är något som kan blir aktuellt i framtiden.*

Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick undrar varför kortsiktiga åtgärder i programmet går ut på att omfördela trafiken i citykärnan när tidigare bedömningar av effektiva åtgärder byggde på minskad trafik (inte omfördelad). Huvudåtgärden i Åtgärdsprogrammet för partiklar var inriktad på minskad trafik och den avslutades 2020 vilket bostadsrättsföreningarna är förvånade över. Bostadsrättsföreningarna menar att det inte är en korrekt prioritering, de ser ett behov av effektiva åtgärder här och nu och detta gäller både för att åtgärda höga partikelhalter samt halterna av kvävedioxid. Bostadsrättsföreningarna lyfter hur partikelhalterna ökat de senaste två åren och att Rambolls rapport ”Vem ansvarar för luften” pekar ut Linköping i topp 3 som en av Sveriges smutsigaste städer.

Kommunens svar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna. Omfördelad biltrafik innebär minskad biltrafik på de gator som har risk för överskridande av miljökvalitetsnormen. Trafiken omfördelas då till andra mindre trafikerade gator. Arbets sättet har egentligen inte ändrats, bara ordvalet eftersom man inte kan garantera att trafiken som helhet i kommunen minskar av åtgärderna. Kommunen arbetar dock kontinuerligt för att öka andelen resor med cykel, gång och kollektivtrafik.*

Ett politiskt beslut 2019 gjorde att kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan togs bort, vilket innebär att andra åtgärder för att omfördela trafiken på Hamngatan behöver genomföras för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna följs. Vad det gäller ökning av halten partiklar så varierar halterna från år till år på grund av flera faktorer t ex väderlek så det är inte ovanligt att se att halterna ökar och minskar något från år till år även om samma trafikmängd trafikerar gatan.

Länsstyrelsen framför att kommunens kartläggning och redovisning av aktuella förhållanden har gjorts på ett bra sätt. Länsstyrelsen hänvisar till 34 § i Luftkvalitetsförordningen (2010:477) och bedömer att det bör övervägas om en samordning kan ske av detta åtgärdsprogram med åtgärdsprogram mot trafikbuller.

Kommunens kommentar: *Gällande samordning mellan åtgärdsprogrammet för kvävedioxid och trafikbuller, har kommunen en intern luft- och bullergrupp som säkerställer att frågorna samordnas när så är möjligt.*

Styrelsen för bostadsrättsföreningen Stångåpromenaden, som ligger intill berörda gator (Drottninggatan och Hamngatan) har lämnat in ett yttrande om att styrelsen delar kommunens förslag till åtgärdsprogram, som fokuserar på en förändring av fordonstrafiken. Styrelsen kommer att följa utredningarna som föreslås i åtgärd 1 och 2 och utvärdera dem.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna.*

Trafikverket meddelar att de ser mycket positivt på att kommunen tar fram ett åtgärdsprogram för kvävedioxid. De tillägger att utsläppen i trafiken påverkas av körförhållanden och andelen fordon som nyss startat, då motor och avgasreningen inte nått upp i normal arbetstemperatur. Detta innebär att en förändring av resmönster vid korta resor från bil till cykel eller kollektivtrafik har en stor positiv effekt.

Trafikverket ser förutom omfördelning av trafik även stora möjligheter med järnvägstrafiken då den står för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid och luftföroreningarna svavel- och kväveoxider.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och råden. Kommunen har ett gediget arbete med mobility management för att bland annat minska korta resor med bil och ersätta dem med andra alternativ.*

Boende 5 har flera synpunkter på innehållet i Åtgärdsprogrammet. Här följer en sammanfattning av dessa:

- Boende 5 tycker att information och åtgärder för Lasarettsgatan saknas på flera platser i Åtgärdsprogrammet.
- Boende 5 menar att Lasarettsgatans fordonsmängd inte stämmer och behöver uppdateras.
- Boende 5 skriver att miljökvalitetsnormen överskrids ständigt även i nuläget och att det behöver framgå av åtgärdsprogrammet.
- Boende 5 önskar ändring av benämningen att dieslbilar släpper ut mer kvävedioxid än bensinbilar eftersom det inte framgår att det även gäller tyngre transporter.
- Boende 5 undrar varför det inte finns en åtgärd om att utesluta tung trafik på över 7 ton (gällande omfördelad biltrafik skriver boende 5 att bilen bara väger ca 2 ton).
- Boende 5 tycker att åtgärder behöver göras omgående för en friskare luft senast 2022.
- Boende 5 påpekar att även i den långsiktiga strategin uppnås inte miljömålet frisk luft överallt då S:t Larsgatan bedöms ha högre halter.

Boende 5 vill att kommunen ska beakta och ta hänsyn till Lasarettsgatans boende, lasarettbacken, Trädgårdsföreningen och biodlarna.

Kommunen kommentar: *Information om Lasarettsgatan saknas eftersom att Åtgärdsprogrammets syfte är att åtgärda de gator som har överskridande av miljökvalitetsnormen i dagsläget. Lasarettsgatan överskrider inte miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i dagsläget enligt beräkningar från SMHI. I framtidsscenarioet beräknas miljökvalitetsnormen överskridas, men dessa beräkningar är mer osäkra än nulägesberäkningarna och SMHI bedömer att inte alla gator som beräknas överskridas i framtidsscenarioet kommer att överskrida miljökvalitetsnormen. Kommunen har nu uppmärksammat Lasarettsgatan som en viktig gata att fortsätta kontrollera genom exempelvis beräkningar, men direkta åtgärder för Lasarettsgatan kommer inte genomföras som en del av åtgärdsprogrammet, om miljökvalitetsnormen inte bedöms överskridas. Lasarettsgatan skulle dock kunna påverkas positivt av åtgärder som genomförs på Hamngatan, Drottninggatan, Järnvägsgatan eller Industrigatan då dessa kan innebära att en större del av trafiken använder yttre-ring.*

Fordonsmängden som beskrivs på Lasarettsgatan är den mängd som kommunens trafikplanerare har uppskattat vanligtvis befinner sig på Lasarettsgatan. Under tillfälliga avstängningar av andra gator kan alltså trafikmängden på Lasarettsgatan ha ökat tillfälligt.

Kommunen kommer att göra ändring enligt Boende 5:s förslag gällande dieslbilar eftersom det inte framgår att det även gäller tyngre transporter.

När det gäller åtgärd 1: Omfördelad biltrafik för en renare luft i innerstaden innebär den åtgärden sannolikt även en omfördelning av tunga transporter. Det är svårigheter vid val av ord här då kommunen exempelvis hade kunnat skriva fordonstrafik, men en cykel är också ett fordon och den omfattas inte av åtgärden. Att skapa en åtgärd för att helt utestänga tung trafik på 7 ton bedöms inte rimligt. På grund av det föreslås istället åtgärden Reglering av tung trafik i innerstaden, vilken, beroende på utförande, kan innebära både bättre bränsleval för tunga transporter och en minskning av dessa i innerstaden.

Det är korrekt att S:t Larsgatan även i den långsiktiga strategin inte uppnår miljömålet, utan har halter strax över miljömålet. Luftkvaliteten är dock med denna strategi markant bättre än i nuläget.

4.5 Trafikplanering

Boende 1 tackar för att åtgärdsprogrammet redan innehåller flera bra åtgärder och hoppas att de leder till omedelbara och kraftfulla åtgärder inom utpekade områden. Boende 1 anser att två delar saknas i nuvarande åtgärdsprogram: tomgångskörning och bashastigheten i innerstaden.

Boende 1 vill se ett totalförbud mot tomgångskörning för i alla fall personbilar och menar på att tidsgränsen på en minut oftast inte respekteras.

Boende 1 radar upp flera fördelar med hastighetsgränsen 30 km/h i innerstaden bland annat att: trafiken blir jämnare, ökad säkerhet för medborgarna och sänkt kvävedioxidhalt.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och åtgärdsförslagen. Förändring av hastighetsgränsen är en möjlig åtgärd som planeras att utredas under "Åtgärd 1: Omfördelad biltrafik för renare luft i innerstaden". Det bedöms inte förekomma tomgångskörning i sådan utsträckning på Hamngatan, Industrigatan, Järnvägsgatan eller Drottninggatan att det är motiverat att lägga resurser på totalförbud för tomgångskörning inom ramen för Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid.*

Boende 2 framför att trängselskatt borde vara en åtgärd i åtgärdsprogrammet för att fler ska välja cykel, lokaltrafik och att gå framför att ta bilen. I innerstaden tycker Boende 2 att det bara borde vara färdtjänst, lokaltrafik och varutransporter. Gator borde vara avstängda olika tider. Boende 2 gillar att Storgatan har stängt av på sommaren och vill ha det så året runt så länge det finns lösningar för fordon som måste komma fram, så att affärerna fungerar. Boende 2 tycker om pendlarparkeringen vid SAAB arena där man parkerar bilen utanför staden och åker vidare på cykel.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för åtgärdsförslagen och de positiva ord som lämnades om pendlarparkeringen och Sommargågatan (Storgatan). När det gäller trängselskatt anser kommunen att de åtgärder som föreslås bör vara tillräckliga för att sänka kvävedioxidhalten och att trängselskatt därför inte är motiverat i nuläget. Syftet med utredningen*

Omfördelning av biltrafiken är att minska genomfartstrafiken vilket innebär att färdtjänst, lokaltrafik och viktiga varutransporter är den trafik som återstår. I åtgärdsprogrammet nämns även att avstängning av gator kan bli aktuellt som en del av utredningen.

Boende 3 framför synpunkter på åtgärd 1: Omfördelad biltrafik för renare luft i innerstaden och 2: Reglering av tung trafik i innerstaden. Boende 3 menar att Linköping tätort måste vara tillgänglig för alla kommuninvånare och att tung trafik behövs för att kunna transportera varor till stadens näringsidkare. Boende 3 föreslår att punkterna 1-2 skrivs om enligt följande:

1. Infrastruktur för biltrafik utan lokala utsläpp (laddbara bilar) premieras. (Framförallt anges utbyggnaden av laddinfrastruktur som det största hindret för fler elbilar av förespråkare, här spelar kommunen och de kommunala fastighetsbolagen en stor roll.)
2. Utsläppsfria transporter. (Snabbladdning och krav vid kommunala upphandlingar av transporter skulle kunna bidra till en övergång.)

Kommunens kommentar:

Linköpings kommun tackar för synpunkterna och håller med om att det är viktigt att arbeta med de föreslagna ämnena. Utsläppsfria transporter har en stor potential att minska kvävedioxidhalten. Båda förslagen är sådant som Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen arbetar med på ett eller annat sätt redan idag och det har därför inte bedömts relevant att ta in dem som nya åtgärder i Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid. Exempelvis har kommunen åtgärder med syfte att utveckla laddinfrastruktur i arbetet med Gröna resplaner för stadens större arbetsplatsområden och uppdaterade "Riktlinjer för klimatkrav vid upphandling av drift- och anläggningsentreprenader" genomfördes 2020. Det görs mycket både regionalt och nationellt för att främja laddinfrastruktur. För att se hur Linköpings bäst ska främja utvecklingen av laddinfrastruktur ses det över ett uppdrag på området. Frågan har inte tidsmässigt "matchat" Åtgärdsprogrammet och kommer därför inte läggas in som en åtgärd, men arbetet är planerat.

Observera att åtgärdsprogrammet inte innehåller alla åtgärder som kommunen arbetat/arbetar med för att minska utsläppen från transporter. Linköpings kommun gör många åtgärder som tillsammans borde få en effekt på luftföroreningarna i vår stad långsiktigt. Åtgärdsprogrammet syfte är att dock att kortsiktigt - så fort som möjligt – säkerställa att de lagstadgade miljö kvalitetsnormen inte överskrids.

Åtgärdsprogrammet fokuserar på att omfördela biltrafiken på de gator där miljö kvalitetsnormen överskrids och att reglera tung trafik i innerstaden. Två åtgärder som bedöms ha mycket stor effekt direkt vid genomförande. Tillgängligheten planeras fortsatt vara prioriterad så att kommuninvånare och transporter kan ta sig fram till viktiga målpunkter.

Reglering av tung trafik i innerstaden skulle kunna innebära att tunga transporter i innerstaden bara tillåts om de körs på ett visst fordonbränsle (exempelvis el), men det finns flera varianter för reglering av tung trafik och det kommer utredas som en del av åtgärden.

Boende 4 framför att det krävs större åtgärder för att åtgärda problemet med kvävedioxid och samtidigt ta tag i stadens andra problem med olika utsläpp och buller. Boende 4 vill se en omläggning av hela trafiksystemet så att genomfartstrafik förhindras. Boende 4 vill inte att genomfartstrafik ska förekomma på Drottninggatan mellan kl. 22.00-06.00. Boende 4 framför att eftersom det ej görs någon övervakning av detta från kommunens sida fortskrider trafiken obehindrat dygnet runt. Boende 4 skriver även att tung genomfartstrafik (byggtrafik) är ett problem. Boende 4 skriver att eftersom de nya bussarna har stora problem med buller tycker inte Boende 4 att Drottninggatan ska bli bussgata nästa sommar.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och håller med om att en större omställning av trafiksystemet är viktig. Kommunens trafikplanerare utreder olika förslag på hur en sådan omställning skulle kunna se ut. Det är ett viktigt arbete för luftkvaliteten men som du skriver även för att lösa andra problem i staden. Det är en större fråga som delvis beskrivs under Långsiktig strategi i Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid. Åtgärdsprogrammets fokus är hur kommunen kortsiktigt kan förbättra luftkvaliteten med fokus enbart på de gator där överskridande bedöms ske och vad kommunen kan göra de närmaste åren. En omställning av hela trafiksystemet tar längre tid än den 6-årsperiod som Åtgärdsprogrammet omfattas av och är därför inte en del av programmet. Vad det gäller nya fordon i kollektivtrafiken och buller pågår en utredning kring detta. Kontakta Östgötatrafiken för frågor kring utredningen. Vad det gäller förändring av kollektivtrafiken är inget beslut taget ännu, men Drottninggatan är fortfarande uppe för diskussion som framtida kollektivtrafikgata.*

Östgötatrafiken skriver att de förstår behovet av åtgärderna men att det är viktigt att åtgärderna *Omfördelad biltrafik för en renare luft i innerstaden* och *Regling av tung trafik i innerstaden* inte innebär begränsningar som minskar attraktiviteten hos kollektivtrafik. Framkomlighet och hastighet är central för att hålla kollektivtrafiken konkurrenskraftig. Östgötatrafiken påminner om kollektivtrafikens viktiga roll för att minska bilresandet och hänvisar också till att åtgärderna behöver samverka med kommunens kommande uppdaterade trafikplan för att undvika att kollektivtrafiken påverkas negativt på längre sikt.

Östgötatrafiken lyfter att kommunen i utredningen av *Reglering av tung trafik i innerstaden* behöver ta hänsyn till hur kollektivtrafiken påverkas av en miljözon och även väga in den regionala kollektivtrafiken som har Linköpings innerstad som målpunkt. Östgötatrafiken önskar få delta i dialogen i god tid innan beslut tas om miljözon.

Östgötatrafiken lyfter behovet av utökad kollektivtrafikskapacitet för att möta befolkningstillväxten i Linköping. Redan idag är det brist på hållplatskapacitet vid resecentrum och vid trädgårdstorget. Kommunens utredning om hur kapaciteten kan utökas kan innebära mer kollektivtrafik på Järnvägsgatan och Drottninggatan. Kommunens trafikstrategi som innebär kraftigt minskad biltrafik innebär att kollektivtrafiken behöver ha betydligt bättre förutsättningar än den har idag när det gäller framkomlighet.

Östgötatrafiken vill gärna delta aktivt i samarbete med kommunen för att skapa förutsättningar för att uppnå syftet med åtgärdsprogrammet.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och påminnelsen om att föra dialog med Östgötatrafiken kring åtgärder innan de beslutas. Kommunen håller med om att kollektivtrafiken är mycket viktig för att öka andelen hållbart resande i staden. Kommunen planerar för att samordna genomförandet av åtgärdsprogrammet med kommande trafikplan för innerstaden så att åtgärderna blir användbara långsiktigt. Utökad kapacitet av kollektivtrafiken på gator med i nuläget höga kvävedioxidhalter bedöms inte vara en del av problematiken eftersom det framförallt är genomfartstrafik och söktrafik som inte har något ärende utmed sträckan, som behöver minskas. En utökad kollektivtrafik är en del av lösningen på höga luftföroreningshalter då utsläppen per resa och person minskas. Vid framtagandet av åtgärder enligt programmet så kommer Östgötatrafiken bjudas in för dialog.*

Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick hänvisar till sin tidigare framförd kritik 2017 avseende Linköpings trafikplanering som de inte anser är hållbar och de anser att nu redovisat åtgärdsprogram bli ett i raden av försök till symptomlindring när frågan egentligen handlar om en hållbar trafikplanering.

Bostadsrättsföreningarna vill att:

- Dubbdäcksförbud ska införas på i första hand Hamngatan och Drottninggatan
- Att beslutet att ta bort bussfilerna på Hamngatan omprövas
- Att genomfartstrafik bara får ske för bussar, färdtjänst och boende vid Hamngatan och Drottninggatan vardagar kl. 06 - 09 och kl. 15 - 19.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun tackar för synpunkterna och håller med om att en hållbar trafikplanering är grunden för en god luftkvalitet. En ny trafikplan för innerstaden är i planeringsskede och era synpunkter har förts vidare till ansvarig handläggare.*

Gällande dubbdäcksförbud planeras en utredning av frågan. Gällande genomfartstrafik ses frågan över hur genomfartstrafiken kan minskas i utredningen för åtgärd 1.

Att ta bort kollektivtrafikfilerna på Hamngatan var ett politiskt beslut och omprövning kan inte krävas via Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid. Bostadsrättsföreningarna kan alltid lämna in ett Linköpingsförslag i frågan.

Boende 5 lyfter att Lasarettsgatan inte får bli en genomfartsled och att gatan redan idag utsätts för alarmerande nivåer av kvävedioxid, luftpartiklar, buller och vibrationer. Boende 5 skriver att det är viktigt att beakta Lasarettsgatan från båda håll från S:t Larsgatan samt från Djurgårdsgatan till Lasarettsgatan och Sandbäcksgatan och att beakta att det är en backe som är hårt belastad med trafik båda håll. Boende 5 lyfter att byggtrafiken inte respekterar utlovade tidsangivelser och att avstängningar av andra gator tvingar trafiken till Lasarettsgatan. Boende 5 lyfter de negativa hälso- och hållbarhetsaspekter som finns kring luftföroreningar och att trädgårdsföreningen och boende utmed den drabbas idag.

Boende 5 skriver att det finns risker för erosion och skred i framtiden utmed trädgårdsföreningen, kettilsgrytor, Mahoniadalen gamla Sandbäcken och Tinnerbäcken. Boende 5 saknar en ordentlig hållbarhetsanalys med geoteknisk information. Boende 5 anser att trädgårdsföreningen är hotad med sin centrala natur och bigården är hårt drabbad.

Boende 5 vill se följande förändring gällande trafiken:

- Att förbättringar sker som minskar biltrafiken på hårt trafikerade gator så som Lasarettsgatan för alla medborgare hälsas skull.
- Att den tunga trafiken på Lasarettsgatan ska minska; både tunga transporter, byggtrafik, bussar och övriga tunga fordon.
- Att trafiken förläggs med dragning via Sjukhusvägen ut till Garnisonsvägen med tanke de höjdskillnader som förekommer av Kettilsberget samt Belvederen.
- Att byggtrafik till universitetssjukhuset ska gå från Sjukhusvägen ut till Garnisonsvägen.
- Att Hamngatan kan användas mer än den görs idag.
- Förbättrad skyltning så andra vägar att nå universitetssjukhuset lyfts fram.
- Att den tyngre trafiken ska gå på Y-ring.
- Att Lasarettsgatan görs om till en gågata från S:t Larsgatan till Djurgårdsgatan utan tung trafik, med minimering av busslinjer. Boende 5 föreslår också att ett till resecentrum skapas på andra sidan Linköping och att Lasarettsgatan ska få användas endast av utryckningsfordon och boende.

Kommunens kommentar:

Linköpings kommun tackar för synpunkterna. Det långsiktiga målet med stadens trafikplanering är att minska trafikmängderna på stadens mest trafikerade gator, däribland Lasarettsgatan. I nuläget är dock Lasarettsgatan en nödvändig och viktig centrumnära förbindelse mellan stadens västra och östra delar. Dess betydelse skulle även öka om Drottninggatan omvandlades till bussgata. I nuläget anser kommunen att det är viktigare att minska trafikmängderna på Drottninggatan än på Lasarettsgatan eftersom buller- och

luftproblemen är större där. På något längre sikt är ambitionen givetvis att minska genomfartstrafiken även på Lasarettsgatan. Utöver biltrafiken så är Lasarettsgatan en mycket viktig länk för kollektivtrafiken som måste kunna ta sig mellan Sjukhusvägen och Sankt Larsgatan. Kommunens ambition är att resandet med kollektivtrafiken ska öka i framtiden vilket sannolikt kommer att leda till ökad busstrafik på den aktuella sträckan. Lasarettsgatan är även en viktig angöringsväg för leveranser till Universitetssjukhuset. På sikt har Universitetssjukhuset ambitionen att huvuddelen av godstransporterna ska angöra sjukhuset söderifrån via Garnisonsvägen, men innan en ny godsmottagning har byggts och tagits i drift så kommer Lasarettsgatan tyvärr vara den viktigaste angöringsvägen för tunga transporter till sjukhuset.

Det är inte aktuellt att tillåta genomfartstrafik genom sjukhusområdet via Sjukhusvägen. Sjukhusområdet är en ytterst känslig miljö där endast målpunktstrafik bör tillåtas. Det är heller inte lämpligt att öka andelen byggtrafik genom sjukhusområde mer än vad som sker i nuläget.

Nuvarande vägvisning till Universitetssjukhuset leder i huvudsak trafiken via yttre ring till Garnisonsvägen och till sjukhusets södra entré. Endast om man befinner sig nära den norra entrén vägvisas den vägen till sjukhuset.

Åtgärdsprogrammet kommer fokusera på de gator som har överskridande av miljö kvalitetsnormen i dagsläget, men eftersom det finns risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen även på Lasarettsgatan i framtidsscenarioet har kommunen nu uppmärksammat gatan som en viktig gata att fortsätta kontrollera. Dina förbättringsförslag förs vidare till handläggare för trafikplanen för innerstaden.

4.6 Mätstationer

Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick vill utöka antalet mätstationer på Hamngatan och Drottninggatan och att kommunen tydligt redovisar utfallet på kommunens hemsida. Både för partiklar och kvävedioxid.

Kommunens kommentar: En ny mätstation för partiklar (PM10, PM2,5, PM1) och kvävedioxid (NO2) sattes upp på Hamngatan i november 2020. Placeringen är samma som tidigare mätstation. Mättekniken som mäter med god upplösning, kontinuerligt på helår, är väldigt dyr och kan därför inte placeras ut på alla de platser som kommunen önskar mäta. 2021 kommer mätaren att vara kvar på Hamngatan, men sedan kan det tänkas att den flyttas till någon av de andra gator där risk för överskridande har beräknats för att mäta på flera platser. Kommunens luftkonsult kommer sammanställa mätresultatet för luftföroreningarna i en årsrapport och den kommer att finnas tillgänglig på kommunens hemsida. Åtgärdsprogrammet kompletteras med ny information om mätstationen.

Boende 5 saknar mätningar av kvävedioxid och partiklar på Lasarettsgatan.

Kommunens kommentar: *Prioriteringen är att mäta kvävedioxid på de gator där miljökvalitetsnormen i dagsläget överskrids. Lasarettgatan beräknas inte överskrida miljökvalitetsnormen i dagsläget.*

Bostadsrättsföreningen Drottninggatan 2 har varit i kontakt med företaget Insporation som tillverkar kvävedioxidmätare för att undersöka om de själva kan mäta kvävedioxid i sitt närområde. De vill sätta upp mätaren i sin ventilation och undrar hur kommun ställer sig till ett samarbete och om mätningarna passar in i åtgärdsprogrammet?

Kommunens kommentar: *Det är intressant att få lokala resultat på hur inomhusluften påverkas och Linköpings kommun tar gärna del av resultatet. Det är tyvärr inte relevant att ta in det som en del av åtgärdsprogrammet eftersom åtgärdsprogrammet och lagkraven kring detta handlar om utomhusluft. Miljömedicin, Region Östergötland skulle kunna vara en mer relevant partner i ett sådant samarbete då de tidigare gjort studier på just inomhusluft.*

4.7 Vegetation

Boende 2 vill att Linköping blir en grönare stad överlag och på Hamngatan föreslår boende 2 en allé med träd för att fånga in utsläppen.

Kommunens kommentar: *Att planera för en grönare stad är en del av "Åtgärd 3: Vegetation i staden" och därför något kommunen planerar att arbeta med, men det är inte en lika effektiv åtgärd som att minska biltrafiken. En allé med träd på Hamngatan bedöms inte vara lämpligt med nuvarande utformning av gatan eftersom det finns risk att träden minskar luftblandningen och håller kvar luftföroreningar i gaturummet. Vegetation kan fånga luftföroreningar men i trånga gaturum med hög trafikmängd kan det vara olämpligt med just träd.*

4.8 Utvärdering

Bostadsrättsföreningarna Drottninggatan 1, Stångåstrand och Stångåblick vill att kommunen varje år genomför en utvärdering av åtgärder för att minska partikelmängderna samt kväveföroreningar och redovisa utfallet på kommunens hemsida.

Kommunens kommentar: *Linköpings kommun planerar att göra uppföljande rapporteringar som publiceras på hemsidan av Åtgärdsprogrammet för kvävedioxid. Kommunen vill vara tydliga med att uppföljningen tyvärr inte alltid blir så tydlig som alla önskar, med siffra på exakt minskad halt föröroreningar. Det krävs forskningsinsatser för att genomföra en kvalitetssäkrad uppföljning och även då kan resultatet vara svårtydligt på grund av att det varit olika förutsättningar. Därför prioriteras uppföljning med forskningsinsatser bara på vissa åtgärder. I annat fall kommer uppföljningen*

ofta att handla om mängd minskad trafik och att jämföra den mätning som utförs i kommunen före och efter åtgärderna.