



Öppnande av Hamngatan

Förslag till beslut

1. Kollektivtrafikkörfältet i västlig riktning på Tullbron öppnas upp för biltrafik, men kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan kvarstår.

Ärende

I Allians för Linköpings förslag till förändring av nämndernas ramar inför 2019 fick samhällsbyggnadsnämnden uppdraget ”Öppnande av Hamngatan”.

År 2011 överskrev Linköpings kommun miljökvalitetsnormen (MKN) för partiklar, PM10, på Hamngatan. MKN är ett gränsvärde fastställt genom införandet av EU:s luftkvalitetsdirektiv. Vid ett överskridande av MKN finns det krav på att åtgärdsprogram ska antas och genomföras. Åtgärdsprogrammet ska innehålla åtgärder som säkerställer att MKN snarast följs.

Linköpings kommun har sedan överskridandet av MKN 2011 arbetat med flera åtgärder för att sänka partikelhalten, bland annat åtgärder för att minska biltrafiken, dammbindning med CMA (Kalciummagnesiumacetat), sänkt hastighet, slitstark beläggning, ökad städfrekvens och ny städutrustning. Byggnationen av Råbergaleden 2012 samt införandet av kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan 2014 har minskat biltrafiken på Hamngatan och minskningen av biltrafik bedöms vara den mest effektiva åtgärden som genomförts.

Under handläggningen av uppdraget ”Öppnande av Hamngatan” har tre olika scenarier studerats: nuvarande trafikutformning, återinförande av dubbla filer för biltrafik samt delvis återinförande av dubbla filer för biltrafik. De simulerade ökningarna av fordonstrafiken i beräkningarna är cirka 10-20 procent vid återinförande av dubbla filer för biltrafik beroende på gatuavsnitt. Efter ombyggnationen av Hamngatan 2014 bedöms den bestående minskningen av biltrafiken på gatan vara cirka 20 procent.

En luftkvalitetsutredning har genomförts för att undersöka hur luftkvaliteten påverkas av de ökade trafikmängderna.

Luftutredningen omfattar partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO₂, eftersom det är de vanligaste föroeningarna i gaturum som svenska kommuner i vissa fall överskrider.

Beräkningsresultat partiklar, PM10

Beräkningarna visar att partikelhalterna, PM10, ligger under MKN i samtliga beräkningar. Partikelhalten ökar vid återinförande och delvis återinförande av biltrafiken i kollektivtrafikkörfälten. Högst ökning ger återinförandet av dubbla filer.

Kommentar till beräkningsresultatet för PM10

Risken för hjärtkärl- och lungsjukdomar inklusive lungcancer ökar proportionellt mot halten avgaspartiklar. Ur ett hälsoperspektiv blir det därför viktigt att hålla partikelhalten så låg som möjligt.

Beräkningsresultat Kvävedioxid, NO₂

Utredningen visar att kvävedioxidhalten ligger över MKN i samtliga scenarier 2018 och 2030. Kvävedioxidhalten ökar vid återinförande och delvis återinförande av biltrafiken.

Kommentar till beräkningsresultatet för NO₂

Beräkningarna bekräftar att kommunen behöver mäta kvävedioxid. Kommunen kommer därför börja mäta kvävedioxidhalten i gaturum.

Förvaltningens ställningstagande

SMHI:s beräkningar visar att:

1. Hamngatan och Järnvägsgatan redan idag överskrider MKN för NO₂
2. PM10 och NO₂ ökar vid återinförande av dubbla filer.

Med hänsyn till resultatet landar förvaltningen i att det inte är lämpligt att ta bort kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan.

Det bedöms däremot möjligt att ta bort kollektivtrafikkörfältet i västlig riktning på Tullbron eftersom det inte bedöms innebära en ökning av trafiken.

Tullbron är inte med i SMHI:s modelleringar eftersom Tullbrons trafikflöden inte bedöms öka med en förändring av körfältens nyttjande.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse

Luftutredning Hamngatan

Indragning av kollektivtrafikkörfält på Tullbron och Hamngatan

E-postmeddelande, Uppsala universitet - Hamngatan

Bakgrund

Hamngatan och Tullbron

I Allians för Linköpings förslag till förändring av nämndernas ramar fick samhällsbyggnadsnämnden uppdraget ”Öppnande av Hamngatan”. Uppdraget syftar till att utreda ett borttagande av kollektivtrafikkörfält på Hamngatan och Tullbron för att i stället öppna upp körfälten för alla fordonsslag. Uppdraget har arbetats in i nämndens internbudget 2019 (reviderad 2019-03-15).

År 2011 överskred Linköpings kommun miljö kvalitetsnormen (MKN) för partiklar, PM10, på Hamngatan. MKN är ett gränsvärde fastställt genom införandet av EU:s luftkvalitetsdirektiv som syftar till att skydda miljön och människors hälsa samt att uppfylla de krav som ställs av EU.

De gränsvärden som anges av miljö kvalitetsnormer är ett absolut tak för att undvika en oacceptabel nivå av luftföroreningar, men de ger inte det skydd som behövs för en god livsmiljö.

Sverige riskerar vite från EU-domstolen om miljö kvalitetsnormerna för luft inte följs och det kan röra sig om höga bötesbelopp. Följs inte miljö kvalitetsnormerna blir det även ett hinder för bostadsbyggande.

Under 2014 beslutade kommunfullmäktige om ett åtgärdsprogram för partiklar, PM10, för Linköpings kommun. Detta i enlighet med det krav som framkommer i Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Åtgärdsprogrammet gäller till och med 2020 och ska aktualitetsprövas vart sjätte år. Det innehåller flera åtgärder för att sänka partikelhalten, exempelvis dammbindning med CMA, sänkt hastighet, slitstark beläggning, ökad städfrekvens och ny städutrustning.

”Minskad biltrafik på Hamngatan” är den åtgärd som bedöms haft störst effekt på partikelhalten, åtgärden innebar att Hamngatan byggdes om 2014. Byggnationen av Råbergaleden 2012 och införandet av kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan 2014 innebar initialt en minskning av biltrafiken på Hamngatan med ca 30%. Efter ombyggnationen av Hamngatan 2014 bedöms den bestående minskningen av biltrafiken på gatan vara cirka 20 procent, vilket också visades i gjorda mätningar 2018.

Skälen till ombyggnaden av Hamngatan var dels lagkravet; att skyndsamt förbättra luftkvaliteten och säkerställa att Linköpings kommun inte överskrider MKN samt att förbättra för kollektivtrafiken samt gående och cyklister vid korsningen Storgatan och Hamngatan.

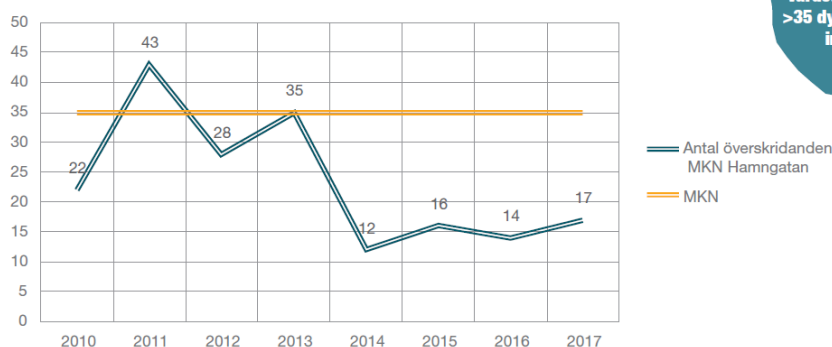
På Hamngatan finns idag ett kollektivtrafikkörfält och ett körfält, i båda riktningarna, för övrig motordriven fordonstrafik från Tullbron till

Drottninggatan. På Tullbron finns eget kollektivtrafikkörfält för inkommande trafik från Stångebro.

Antal överskridanden av MKN minskade efter ombyggnationen och minskningen har sedan kvarstått. Därför pågår det en utredning för att avgöra om det lagstadgade åtgärdsprogrammet (som rapporteras till Naturvårdsverket och EU) kan avslutas och ersättas med en intern handlingsplan.

Diagrammet nedan visar antalet överskridanden av MKN dygnsmedel för PM10 på Hamngatan. Om miljö kvalitetsnormens dygnsmedelvärde överskrids >35 dygn per år uppnås inte MKN. Den övre utvärderingströskelns (ÖUT) dygnsmedelvärde har överskridits 2011, 2012, 2013, 2014, 2017 och troligen 2019. Enligt WHO (World Health Organization) finns inget tröskelvärde för när partikelhalten är helt ofarlig. Därför blir det viktigt att sträva efter så låga partikelhalter i luften som möjligt.

Överskridanden MKN dygnsmedel



Har dygnsmedelvärdet överskridits >35 dygn/år uppnås inte MKN

För att utreda konsekvenserna av att öppna upp kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan har tre olika scenarier för Hamngatan tagits fram:

- **Nuvarande trafikutformning** (med ett körfält i vardera riktning)
- **Återinförande** av dubbla filer för biltrafik
- **Delvis återinförande** av dubbla filer för biltrafik

Därefter har trafiksimuleringar tagits fram för varje scenario. De simulerade ökningarna av fordonstrafiken i beräkningarna är cirka 10-20 procent vid återinförande av dubbla filer för biltrafik beroende på gatuavsnitt. Efter ombyggnationen av Hamngatan 2014 minskade biltrafiken initialt med cirka 30 procent, men har nu stabiliserats på en minskning om ca 20%.

En luftkvalitetsutredning har sedan genomförts för att undersöka hur luftkvaliteten påverkas av de ökade trafikmängderna. Resultatet från luftutredningen redovisas i rapporten "RAPPORT NR 37 – 2019

Luftkvalitetsberäkningar med SIMAIR för Hamngatan, Linköping”. Se bilaga 1.

Luftutredningen omfattar partiklar, PM10, och kvävedioxid (NO₂) eftersom det är de vanligaste föroreningarna i gaturum som svenska kommuner i vissa fall överskrider.

Beräknade föroreningshalter av PM10 och NO₂ beskrivs i förhållande till:

- Miljökvalitetsnormer (MKN): gränsvärde fastställt i Sverige genom införandet av EU:s luftkvalitetsdirektiv.
- Övre utvärderingströskel (ÖUT) och Nedre utvärderingströskel (NUT): nivåer som anger omfattningen av kontrollen för en miljökvalitetsnorm, t.ex. om kontrollen ska ske genom mätning, modellberäkning eller objektiv skattning.
- Miljömål: nationellt beslutat målvärde.

Beräkningsresultat partiklar, PM10

Beräkningarna visar att partikelhalterna, PM10, ligger under MKN i samtliga beräkningar. Partikelhalten ökar vid återinförande och delvis återinförande av biltrafiken i kollektivtrafikkörfälten. Högst ökning ger återinförandet av dubbla filer.

I nuläget beräknas haltnivån på Hamngatan och Järnvägsgatan vara över den så kallade nedre utvärderingströskeln (NUT). Vid återinförande av dubbla filer beräknas Järnvägsgatan vara över den så kallade övre utvärderingströskeln (ÖUT) och Hamngatan ligger väldigt nära den övre utvärderingströskeln i haltnivå.

Kommentar till beräkningsresultat, PM10

Beräkningsresultatet visar en ökning av partikelhalten vid återinförande av dubbla filer för biltrafik. Risken för hjärtkärl- och lungsjukdomar inklusive lungcancer ökar proportionellt mot halten avgaspartiklar.¹ Ur ett hälsoperspektiv blir det därför viktigt att hålla partikelhalten så låg som möjligt.

¹ Martin Tondel, Överläkare, Arbets- och miljömedicin Uppsala, e-postmeddelande samt Folkhälsomyndighetens miljöhälsorapport 2017. Förklaring: PM_{2,5} är en fraktion partiklar i PM10 som kommer från främst bilavgaser.

I uppmätta partikelhalter på Hamngatan har dygnsmedelvärdet varit över ÖUT 2011, 2012, 2013, 2014 och 2017. Troligen kommer ÖUT överskridas även 2019.

Kommunen behöver fortsätta mäta partikelhalten eftersom denna ligger över NUT. För att inte riskera att komma över MKN så måste kommunen fortsätta med nuvarande åtgärder som förbättrar luftkvaliteten.

Beräkningsresultat Kvävedioxid, NO₂

Beräkningarna visar att kvävedioxidhalten ligger över MKN i samtliga scenarier 2018 och 2030. Kvävedioxidhalten ökar på Hamngatan och Järnvägsgatan vid återinförande och delvis återinförande av biltrafiken.

Kommentar till beräkningsresultat NO₂

Luftkvalitetsutredningen innebär att kommunen behöver börja mäta kvävedioxid snarast möjligt för att utreda om MKN överskrids. Rapportering av beräknat överskridande till Naturvårdsverket är utförd. Om MKN överskrids vid mätning behöver ett åtgärdsprogram för kvävedioxid beslutas. Åtgärder för att minska kvävedioxid är till exempel minskad biltrafik, miljözoner, elfordon och ändrad färdmedelfördelning. Att minska trafiken är den mest effektiva luftkvalitetsåtgärden då det minskar alla emissioner.

Bygg- och miljönämnden är tillsynsmyndighet enligt miljöbalken (och miljökvalitetsnormerna). Bygg- och miljönämnden kan ta beslut som exempelvis kan innebära att biltrafiken måste begränsas eller att andra försiktighetsmått föreskrivs.

Förvaltningens ställningstagande

SMHI:s beräkningar visar att:

1. Hamngatan och Järnvägsgatan redan idag överskrider MKN för NO₂
2. PM₁₀ och NO₂ ökar vid återinförande av dubbla filer.

Med hänsyn till resultatet landar förvaltningen i att det inte är lämpligt att ta bort kollektivtrafikkörfälten på Hamngatan.

Det bedöms däremot möjligt att ta bort kollektivtrafikkörfältet i västlig riktning på Tullbron eftersom det inte bedöms innebära en ökning av trafiken.

Tullbron är inte med i SMHI:s modelleringar eftersom Tullbrons trafikflöden inte bedöms öka med en förändring av körfältens nyttjande.

Ekonomiska konsekvenser

Förändringen av busskörfältet på Tullbron bedöms kosta cirka 50 000 kr. Kostnaden avser byte av vägmärken och lite mindre förändringar i trafikljusanläggningen i korsningen Järnvägsgatan – Hamngatan.

Kommunala mål

Förslaget bidrar till det kommunala målet om en klimatsmart kommun. Målet redogörs i ”Allians för Linköpings övergripande mål 2019-2022”. Målet om en klimatsmart kommun innefattar bland annat minskade utsläpp och en infrastruktur som gör transporterna mer hållbara, men också möjligheterna att leva klimatsmart och att ha tillgång till ren luft, samt att Linköping är koldioxidneutralt år 2025.

Linköpings kommuns hållbarhetspolicy anger att kommunen ställer sig bakom Agenda 2030 och de globala målen (1-17 mål). Mål nummer 11 och mål nummer 3 handlar om att luftkvaliteten behöver förbättras.

Jämställdhet

Att ta bort kollektivtrafikkörfältet på Tullbron innebär en viss försämrad framkomlighet för kollektivtrafikanvändare. Kvinnor och barn använder kollektivtrafiken i större utsträckning än män.

Samråd

Luftmätningstudien har gjorts tillsammans med avdelningen Hållbarhet och miljökommunikation på Plankontoret. Samråd har också skett med Östgötatrafiken som samtycker till förvaltningens förslag om att ta bort kollektivtrafikkörfältet på Tullbron men att behålla det på Hamngatan, se bilaga 2.

Stadsmiljökontoret

Jonas Sjölin

Beslutet skickas till:
Klicka här för att ange text.