



Bilaga 4: Samrådsredogörelse

Åtgärdsprogram för partiklar, PM10 2024-2030

Diarienummer: 2022-304

Datum: 2024-08-12

Handläggare: Sara Johansson

Organisation: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

Genomfört samråd	4
Sammanfattning av synpunkter och ändringar	4
Inkomna yttranden under samrådet	5

Genomfört samråd

Förslag till Linköpings kommuns åtgärdsprogram för partiklar var föremål för samråd under perioden 27 mars till 27 maj 2024. Samrådet annonserades i Östgöta Correspondenten och på kommunens hemsida. Boende längs Hamngatan informerades via brev. Under samrådstiden fanns samrådshandlingen att hämta hos Kontakt Linköping på huvudbiblioteket. Handlingen fanns även tillgänglig digitalt på kommunens webbplats.

Under samrådstiden kom det totalt in 24 yttranden:

- Privatperson 1-17
- Styrelsen för brf Stångåstrand
- Arbets- och miljömedicin i Linköping
- Naturvårdsverket
- Länsstyrelsen Östergötland
- Bygg- och miljönämnden, Linköpings kommun
- Miljökontoret - Mjölby, Boxholm och Ödeshögs kommun
- Naturskyddsföreningen

Sammanfattning av synpunkter och ändringar

De inkomna synpunkterna berör huvudsakligen ambitionsnivån, val av åtgärder och prioriteringsordningen av åtgärder. Såväl invånare som myndigheter önskar påskynda införande av åtgärder och då framförallt dubbdäcksförbud. Det finns flera parter som är positiva till hastighetssänkning men även invånare som är emot hastighetssänkning då hastigheten redan är låg. Förslag på nya åtgärder som framförs är mer grönska, spolning av vatten på Hamngatan och avstängning för bil- och busstrafik norr om Nygatan. Många invånare framför buskörningarna på Hamngatan som ett stort problem.

Det finns ett missnöje kring hur Hamngatan hanterats av kommunen. Flera parter efterfrågar en tydligare strategi för Linköpings kommuns trafikplanering.

Det framförs få förslag till ändringar av text i åtgärdsprogrammet utan förslagen riktas främst till val av åtgärder. Val av åtgärder grundas på effekt och politisk prioritering. Det är en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor. Åtgärder med låg effekt (grönska) och åtgärder som riskerar att ha negativ miljöpåverkan (spolning av vatten) har valts bort från åtgärdsprogrammet.

Flera invånare gör medskick som kommer utredas närmare inför införande av åtgärderna men som inte föranleder ändringar i åtgärdsprogrammet. Det rör exempelvis val av sträcka för dubbdäcksförbud, undantag från förbudet, om hastighetsänkningen ska vara löpande eller under dubbdäckssäsong med mera.

Kommunens bemötande av yttrandena finns att läsa nedan. Åtgärdsprogrammet kvarstår utan ändringar efter samrådet.

Inkomna yttranden under samrådet

Nedan följer inkomna yttranden antingen som citat ("xx") eller som en sammanfattning av inkomna synpunkter samt kommunens bemötande av synpunkterna.

Privatperson 1

"Hej!

Jag tänkte göra ett medskick angående den planerade sänkningen av hastigheten på Hamngatan. Utred om biltrafiken väljer annan väg, istället för Hamngatan, om den blir 30 km/h. Det kan finnas en risk att bilister väljer att köra genom Tannefors på Nya Tanneforsvägen istället för att "den går snabbare" (40 km/h). Nya Tanneforsvägen är varken dimensionerad att fungera som en genomfartsled skriveller smidig för stora mängder trafik."

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Innan den föreslagna åtgärden genomförs kommer kommunen att göra en analys av vilka konsekvenser det kan medföra. Troligtvis kommer en hastighetsänkning att omfördela en viss del av trafiken på Hamngatan till andra gator i staden. Som du påpekar skulle en del av den trafiken kunna hamna på Nya Tanneforsvägen. Kommunen bedömer det dock som mer troligt att trafiken istället omfördelas till Råbergaleden/Kallerstadsleden eller andra större genomfartsvägar med hög kapacitet i trafiksystemet, som t ex. Söderleden/Haningeleden. Nya Tanneforsvägen har, trots en högre tillåten hastighet, ändå en ganska begränsad framkomlighet på grund av sin utformning med många övergångsställen, busshållplatser och kantstensparkering. Det gör den mindre attraktiv för genomfartstrafiken.

Privatperson 2

"Hej!

Mycket bra åtgärder föreslagna för att förbättra luftkvaliteten. Särskilt hastighetsbegränsning och dubbdäcksförbud ger ju stor effekt på hälsan för oss som bor nära hamngatan. Så hoppas ni snabbt går fram med hastighetsbegränsning och sedan dubbdäcksförbud. Se till att det följs upp ordentligt bara så reglerna efterlevs. Exempelvis kan det ju behövas först informationskampanj men sedan också kamera och övervakning för regelefterlevnad."

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Åtgärderna ska följas upp av kommunen, framförallt via mätning av trafik och utvärdering av partikelhalter. Polisen ansvarar för övervakning av skyltad hastighet och dubbdäcksförbud.

Privatperson 3

"Jag ställer mig överlag positiv till åtgärdsprogrammet med hopp om förbättrad miljö på Hamngatan. Det finns två av åtgärderna som jag vill lämna närmare synpunkter på och särskilt positiv är jag till Åtgärd 6: dubbdäcksförbud på del av Hamngatan.

Som beskrivs i dokumenten så är dubbdäck en av de enskilt största anledningarna till att gränsvärdet överskrids och det finns ingen egentlig anledning att använda dubbdäck i någon större utsträckning i den väderlek som normalt råder i och kring Linköping. Att införa den åtgärden först om fyra år är alldeles för sent, det borde införas redan till nästa vinter. Kostnaderna och förberedelserna torde vara minimala. Det behöver skyltas dubbdäcksförbud på sträckan och lokal trafikföreskrift måste utfärdas. Kanske behöver lite pengar också läggas på att kommunicera detta till kommunens invånare.

För att inte hindra trafik med dubbdäck i alltför stor utsträckning så rekommenderar jag att inte införa ett förbud på hela sträckan Järnvägsgatan-Drottninggatan, utan istället avgränsa det till Södra Stånggatan-Nygatan/Strandgatan. På så vis så kan trafik ledas till parkeringshuset Druvan medan genomfartstrafik hindras. Att välja Södra Stånggatan istället för Järnvägsgatan är för att tillåta trafik till och från Nykvarnsområdet, men det går givetvis att hänvisa dubbdäckstrafikanter dit via Kallerstadsleden. Parkeringshuset på Ågatan är åtkomligt via Snickaregatan och därför behöver inte korsningen med Ågatan ha någon dubbdäckstrafik. Eventuellt skulle man kunna leda in trafik via Snickaregatan till Druvan, antingen från Drottninggatan eller från Järnvägsgatan, men det skulle nog leda till en del oönskad trafik som i många år har hindrats av genomfartsförbud och betongsuggor mellan Nygatan och Storgatan.

Åtgärd 4: Sänkt hastighet på Hamngatan ställer jag mig däremot mycket negativ till. En ny hastighetsplan togs fram och genomfördes i hela stan för cirka 10 år sedan (med varierande resultat) och då fick Hamngatan 40 km/h istället för 50 km/h. I verkligheten är hastigheten på den föreslagna sträckan redan mycket lägre i rusningstrafiken på grund av köer och då hjälper det föga att sänka hastighetsgränsen ytterligare.

Som också beskrivs så är efterlevnaden av sänkta hastigheter mycket låg om inte vägens utformning också ändras, särskilt för en så pass omotiverat låg hastighet som 30 km/h på en väg som fysiskt är utformad för 50 km/h och där det inte finns några oskyddade trafikanter som motiverar en sänkning från 40 km/h till 30 km/h. Inte heller finns några skolor eller andra känsliga verksamheter. Det skulle bara leda till en urholkning av respekten för hastighetsgränsen 30 km/h som annars alltid har högst efterlevnad. En sänkning av hastighetsgränsen skulle också vara diskriminerade eller i alla fall orättvis mot bilister som använder dubbfria däck och då vintertid tvingas färdas långsammare. Att sänka hastigheten för enbart dubbdäcksbilister är inte realistiskt och skulle leda till väldigt ryckigt trafikflöde. Försöket med bussfiler på Hamngatan visar vilket misslyckade det var och att bygga farthinder eller sänka hastigheten skulle bara resultera i samma visa igen: Missnöjda invånare och politiskt förakt. Det finns mycket bättre åtgärder än detta.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Om övriga åtgärder inte kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs kommer en utredning om att införa dubbdäcksförbud starta. Dina medskick om utformning av dubbdäcksförbud tas omhand som en del av den utredningen.

Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor.

Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

Sänkt hastighet innebär mindre slitage på vägbanan och är en av de åtgärder som politiken valt ska prövas innan dubbdäcksförbud kan bli aktuellt för beslut.

Gällande hastigheten visar kommunens mätningar 2024 att medelhastigheten är lägre än 40 km/h men att ca 20 % av fordonen överskrider skyltad hastighet.

Privatperson 4

“Hej! Jag upplever att Linköping i jämförelse med andra städer halkar efter i anläggande av gatuträd som har en konstaterad positiv effekt på både luftmiljö och välbefinnande. Förvaltningen vet såklart bättre om min upplevelse stämmer, men om den gör det – slå två flugor i en smäll med fler träd i gatumiljö och förbättrad luftkvalitet. Vilka möjligheter ser nämnden att inkludera en målsättning om fler gatuträd i åtgärdsprogrammet för partiklar i gatumiljön? Lycka till med arbetet!”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Vegetation kan absolut rena luften från partiklar men det rör sig om en låg effekt jämfört med exempelvis hastighetssänkning. Kommunen ser positivt på att använda vegetation som bland annat bidrar till renare luft men en avvägning behöver ske så att växtlighetens utformning inte riskerar att inestänga luften i gatunivå. Träd på Hamngatan riskerar tyvärr att försämma luftombladningen och hålla kvar “dålig luft” under trädskronorna.

Träd- och vegetation tillför många viktiga aspekter till vår miljö såsom trivsel, skugga och temperaturutjämning, fördröjning och minskning av dagvatten och biologisk mångfald. Kommunen har antagit flera styrande dokument för att stärka arbetet med grönstruktur i Linköpings kommun, bland annat *Riktlinjer för ekosystemtjänster*.

Privatperson 5

“Angående dubbdäcksförbud på Hamngatan har vi absolut förståelse för behovet av åtgärder för att förbättra luftkvaliteten men det skulle ställa till problem för oss. Vi bor i centrum och har vår bil parkerad i Druvan. Vårt året-runt-fritidshus ligger i Närke nära gränsen mot Värmland och en bit ifrån de större vägarna varför vi kör på skogsvägar som större delen av vintern är täckta med is och hårt packad snö och de dubbfria däck vi hade tidigare gav helt enkelt inte tillräckligt bra fäste. Så vi har bytt till dubbdäck helt enkelt för att vi behöver det (vi kör inte särskilt mycket i stan eftersom vi har cykelavstånd till våra jobb). Skulle därför önska att det finns en möjlighet att få dispens från dubbdäcksförbudet även för oss som inte bor direkt på Hamngatan men som bor i centrum och har bilen i Druvan.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Om övriga åtgärder inte kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs kommer en utredning om att införa dubbdäcksförbud starta. Dina medskick med förfrågan om dispens kommer undersökas i den utredningen.

Privatperson 6

“Anser att det skall finnas farthinder på Hamngatan samt sänkt hastighet högst 30/Tim.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Dina synpunkter om farthinder tas vidare till utredningen om införande av hastighetssänkningen. Farthinder är en möjlig åtgärd för att säkerställa regelefterlevnad.

Privatperson 7

“Hej,

Utän att ha läst handlingarna har jag ett förslag som jag tror på, nämligen att spola gatan ren med vatten varje natt eller ett lämpligt antal nätter beroende på utfallet. En snabb sökning på internet gav detta: <https://www.dulevo.com/products/intended-use-towns/>

Vid vinterväder blir det besvärligt, förstås men det verkar finnas lösningar också på det, se här: <https://www.stewart-amos.com/winter-tips-for-street-sweepers/>”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Denna åtgärd har varit uppe för diskussion. Åtgärden ströks från programmet då vakuumsugen bedömdes mer relevant. Vakuumsugen kräver inte bredspolningens stora vattenmängder, kan utföras även vid risk för halka och suger upp partiklarna istället för att föra dem vidare till Stångån i form av mikroplaster med mera.

Privatperson 8

“Hej,

Efter att ha tagit del av Linköpings kommuns åtgärdsprogram för partiklar vill jag lämna följande synpunkter.

- Sänkt hastighet
Tyvärr är det alltför många bilister som överskrider hastighetsbegränsningen redan i dag. Jag promenerar dagligen längs Hamngatan och kan konstatera att vid låg trafik håller de flesta bilister betydligt högre hastighet än stipulerade 40 km/tim. Den reella hastigheten torde därför bli betydligt högre än föreslagna 30 km/tim.
- Dubbdäcksförbud
Denna åtgärd är enligt utredningen den mest effektiva för att minska partikelhalten i luften. För flera år sedan infördes ett förbud mot dubbdäck på bla Hornsgatan, Södermalm i Stockholm, vilket har visat sig haft mycket god effekt. De flesta moderna bilar har idag ett avancerat bromssystem med anti-sladdfunktion, vilket i sig bidrar till ökad trafiksäkerhet. Har man en sådan bil är friktionsdäck, dvs odubbade vinterdäck, fullt tillräckligt för att kunna färdas säkert. Jag har själv aldrig haft dubbdäck utan använder odubbade vinterdäck och jag har aldrig fått sladd eller kört fast; detta även att jag har fritidshus på Omberg där vägarna är betydligt isigare än i centrala Linköping. Jag skulle gärna se att dubbdäcksförbud införs längs hela Hamngatan - alltså från Järnvägsgatan till Brokindsleden - och att ett sådant förbud införs så snart som möjligt, helst innan föreslagna år 2028.

Slutligen vill jag framföra ett tack för att vi boende längs Hamngatan fått möjlighet att komma med synpunkter.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter!

Gällande hastigheten visar kommunens mätningar 2024 att medelhastigheten är lägre än 40 km/h men att ca 20 % av fordonen överskrider skyltad hastighet.

Hastigheten planeras att mätas igen hösten 2024 och vår/höst 2025 för att möjliggöra uppföljning. Det viktigaste för att minska partikelhalten är att hastigheten sänks från nuläget vilket innebär mindre slitage på vägbanan.

Kommunen har tagit emot din önskan om att dubbdäcksförbud införs på hela Hamngatan så snart som möjligt. Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor.

Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

Politiken kommer att fatta beslut om dubbdäcksförbud år 2028 om inte redan införda åtgärder kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs.

Privatperson 9

“Hej!

Jag tycker att Åtgärdsprogrammet är i huvudsak bra.

En input till "Minskat trafikflöde"

En reflektion som jag har som boende i området och som passerar Hamngatan dagligen som trafikant:

Många bilar som färdas på Hamngatan använder vägen som genomfartsled, från de södra stadsdelarna till Tornby. Det märks tydligt under de perioder dagtid då det är som mest trafik, det är många "servicebilar", bilar med företagslogo, som åker. De flesta bilar som passerar ska inte till parkeringshus utmed Hamngatan. Finns någon tanke med att få bort gatan som genomfartsled och lotsa över trafiken till andra vägar i sta´n? Finns någon undersökning varför bilisterna inte använder Y-ring?”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Vad roligt att du tycker att åtgärdsprogrammet i huvudsak är bra. Vad det gäller genomfartstrafiken är det absolut en relevant fråga och något som kommunen arbetar med. När Råbergaleden byggdes förbi flygplatsen var förhoppningen att genomfartstrafiken skulle välja den vägen och Kallerstadsleden för att ta sig till Tornby istället. Tyvärr har Råbergaleden också vissa kapacitetsproblem i rusningstrafik vid främst Saab- och Kallerstadsrondellen. Kapacitetsproblemen är svåra att lösa och gör att alternativet att åka Hamngatan fortfarande är attraktivt för många. För att minska Hamngatans attraktivitet byggdes gatan om 2013 och smalnades av till 1+1 körfält för

biltrafiken. Detta minskade trafiken på Hamngatan och flyttade över en del trafik till Råbergaleden. För några år sedan reverserades dock det beslutet och därefter har trafiken återvänt till Hamngatan. Åtgärdsprogrammet föreslår en sänkning av tillåten hastighet på Hamngatan till 30 km/timmen. Åtgärden är delvis till för att minska Hamngatans attraktivitet som genomfartsled och bedöms minska trafikflödet på Hamngatan. Utöver detta så arbetar Trafikverket på att försöka öka kapaciteten på Råbergaleden (Y-ring) för att på så sätt göra det alternativet attraktivare för biltrafiken.

Privatperson 10

“Hej,

Jag har ett förslag inom åtgärden Kunskapsuppbyggnad och dialog:

Ni har ju mätning av luftkvaliteten på Hamngatan. Sätt upp ljusskyltar som varnar trafikanterna på utsatta gator under de perioder då höga stofthalter uppmäts. Vid god luftkvalitet skulle de kunna visa ett blått sken, vid halter som skadar hälsan skulle en röd varningstext kunna visas "Dålig luft, undvik bilkörning här" eller motsvarande. Antagligen modellerar ni även stofthalterna på övriga utsatta gator utifrån väderförhållanden, trafikintensitet, dubbdäcksfrekvens etc. vilket kan användas för textmeddelanden även vid dessa gator.

Textskyltar används för att uppmana till sänkt hastighet, varför inte till sänkt stofthalt?”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Den här åtgärden diskuterades av projektgruppen och kan absolut bli en del av åtgärden “Kunskapsuppbyggnad och dialog”. Kommunen ska undersöka om det är möjligt att införa information i kommunens nya parkeringsledningssystem eftersom vi vill nå bilisterna innan de är på Hamngatan (då är det ju redan försent).

Privatperson 11

“Problemet med partiklar och dålig luftkvalitet på Hamngatan Linköping har pågått länge men tyvärr utan några fungerande åtgärder från kommunens sida. Bättre sopmaskin, förbud av dubbdäck på en viss sträcka, bussfil för att försvåra biltrafiken mm är inga "lösningar" som ger tillräckliga resultat. För att lösa problemet krävs trafiklösningar där den stora delen av trafiken kan ledas förbi Hamngatan och centrum på trafikleder med bra trafikflöde.

2012 ställdes stora förhoppningar till att en stor del av trafiken skulle välja Östra länken och andra ringleder istället för att köra genom centrum. Östra länken är felbyggd med dåligt trafikflöde vid speciellt SAAB-rondellen, Braskens bro och korsningen med Brokindsleden. För att Östra länken ska fungera måste den ha planskilda korsningar istället för rondeller, järnvägsövergångar och rödljus. Som Östra länken är byggd idag väljer trafikanterna att åka genom centrum på Hamngatan istället för på ringleder runt staden.

I corren stod det 2012: "Hamngatans storhetstid som trafikled är över."

<https://corren.se/nyheter/linkoping/hamngatan-far-bussfiler-6161333.aspx>

I artikeln står bland annat:

"Denna förändring måste dock ses i ett större sammanhang. Linköpings kommun har fattat beslut om att ett nytt resecentrum ska byggas och att stadens centrum ska växa över Stångån.

Det dröjer visserligen bortåt tio år, men när den tiden kommer ska det inte längre finnas någon fyrfilig väg där Hamngatan nu går. Något radikalt: Då kan det på sin höjd handla om en bussgata.

– Vi har en idé om hur ett framtida å-rum kopplat till staden skulle kunna se ut. Vi vill göra något radikalt med den här platsen. Det finns väldigt stora utrymmen att göra något annat än att köra bil,

säger Muharrem Demirok (C), kommunalråd och ordförande i samhällsbyggnadsnämnden."

Det här var 12 år sedan, det har alltså gått mer än 10 år. Det räcker inte med "idéer och visioner". Det krävs också handlingskraft och kompetens, "där idéer blir verklighet"? På Hamngatan är det tätt mellan rödljus. När trafikanterna får grönt går det inte att köra eftersom nästa trafikljus 30 meter längre fram är rött med en kö av bilar. Det gör att trafiken står still under rusningstrafik, utsläpp, buller och partiklar i luften. Nu byggs det också bostäder mm vid Folkungavallen vilket förvärrar situationen. Det som behöver göras är att implementera ideerna som beskrevs i Corren för 12 år sedan.

Medan ni gör det finns det några enkla åtgärder som kan göra lite nytta i väntan på att den fyrfiliga vägen där Hamngatan går idag byts mot en mindre gata för boende och ev bussar.

- Plantera träd, buskar och häckar längs Hamngatan. Det binder avgaser, partiklar, damm och gör Hamngatan trevligare.
- Enkla fartgupp vid trafikljus och korsningar. Det lugnar ner "racingen" som pågår kvällstid och gör att färre partiklar virvlar upp under rusningstid.

Läs även ärendenummer #4340254 om trafiken på Hamngatan. Kommunen har av någon anledning inte klarat av att besvara ärendet. På Östgötateatern går nu revyn "Superkontoret", bättre kommunal förvaltning finns inte. Det borde vara obligatoriskt för alla kommunanställda att se "Superkontoret". I "Superkontoret" avhandlas Hamngatan, Östra länken, Resecentrum mm på ett fantastiskt sätt av Östgötateatern. Mycket nöje när ni ser revyn!"

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter!

Ännu saknas politisk enighet kring flytt av centrumringen men kommunen planerar och har genomfört en del åtgärder för att minska genomfartstrafik och flytta över trafiken till yttre-ring. Den största åtgärden som genomförts på Hamngatan var ombyggnationen 2013 där busskörfält infördes och bilkörfälten reducerades i motsvarande grad. Åtgärden medförde lägre trafikmängder och mindre uppmätta utsläpp. Tyvärr hade åtgärden inget starkt stöd hos Linköpings befolkning och gatan ändrades tillbaka till fyra körfält igen med ökade trafikmängder som konsekvens. Som du säger inverkar kapacitetsproblemen på Yttre-ring negativt på Hamngatan. Problemen i Saab- och Kallerstadsrondellerna är dock svårösta och planskilda korsningar är väldigt dyra och svåra att genomföra. Dessutom är det Trafikverket som är huvudman för Riksväg 35, dvs Råbergaleden och nämnda cirkulationsplatser. Det

pågår dock en utredning hos Trafikverket om att öka kapaciteten i bland annat Saab- och Kallerstadsrondellen.

Vegetation kan absolut rena luften från partiklar men det rör sig tyvärr om en låg effekt jämfört med exempelvis hastighetssänkning. Kommunen ser positivt på att använda vegetation för att bland annat skapa en renare luft men en avvägning behöver ske så att växtlighetens utformning inte riskerar att stänga inne luften i gatunivå. Träd på Hamngatan riskerar att försämra luftombladningen och hålla kvar "dålig luft" under trädkronorna. Även buskar och häckar minskar den naturliga ventilationen av luften och kan därför öka halten partiklar på Hamngatan. Det innebär en väldigt liten, obefintlig eller till och med negativ effekt för stor kostnad vilket förvaltningen inte anser är lämpligt.

Farthinder kan vara en möjlig åtgärd på Hamngatan och kommer att utredas inför införandet av hastighetssänkningen.

Privatperson 12

"Jag är boende intill Hamngatan och anser att det omgående ska ske dubbdäcksförbud . Dispens kan sökas för boende som måste ha dubbdäck och inte kan ta sig till sitt hem annars. Det finns ingen anledning att dra ut på tiden för ett sådant beslut. Funkar det i Stockholm så bör det fungera här!

Konstigt att inte det har minskat med föroreningar trots att det är allt fler elbilar i dag.

Jag hoppas att det återinförs gratis parkering och cykelparkering vid fotbollsstadion. Lägg kraft på att ta bort de som misskötte den möjligheten. Det är viktigt för att behålla köpkraft i centrum utan att belasta luftkvalitet. Det behöver finnas alternativ för de som inte har möjlighet till kollektivtrafik eller cykel/gå in till centrum.

Jag saknar en helhetsplan för hur trafiken i Linköping ska ledas. Nu är exempelvis en del av Drottninggatan avstängd nattetid och nedanför den avstängda delen (över Drottningbron) är det tidvis även nattetid trafik som "okynneskör" med buller för oss boende och onödiga avgaser som följd.

Kaserngatan är det också ofta längre köer på, hur är luftkvaliteten där?

Jag uppskattar att Linköping är en så bra, trygg stad att cykla i. Det behöver fortsätta att utvecklas."

Kommunens kommentar:

Kommunen har tagit emot din önskan om att dubbdäcksförbud införs på Hamngatan så snart som möjligt.

Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor.

Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

Politiken kommer att fatta beslut om dubbdäcksförbud år 2028 om inte redan införda åtgärder kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs.

Elbilar är bra då de innebär nollutsläpp för partiklar från avgaserna men även elbilar bidrar till slitage av däck och vägbanor och skapar på så sätt fortfarande partiklar.

Luftkvaliteten på Kaserngatan är enligt beräkningar lägre än på Hamngatan.

Du är välkommen att höra av dig till Kontakt Linköping för mer svar kring Linköpings trafikplan, utvecklingsarbete för cykel, luftkvaliteten på Kaserngatan och frågor kring buskörningar nattetid.

Privatperson 13

“Hej,

Lämnar härmed, som boende på Hamngatan, mina synpunkter på ”Åtgärdsprogram för Partiklar”.

Jag saknar en samordning och helhetstänk mellan Åtgärdsprogram för partiklar och det åtgärdsprogram för Buller som var aktuellt 2019-2023. I er utredning om Partiklar nämns beteendeförändringar, det har tidigare inrättats en halvtidstjänst för detta ämne, men det beteende som verkar ha missats av såväl kommun som polis är, utöver partiklar, busåkning/okynnesåkning på Hamngatan, d v s fordon som använder Hamngatan som en paradgata eller lekstuga för sina bullriga och ofta starka bilar, såväl motorljud som ljud från musik. Jag anser att trappor ska sopas uppifrån och att man inte får full effekt av åtgärder om man arbetar i stuprör, innerstadsmiljön påverkas absolut av partiklar från vägbanan men människors hälsa påverkas av både partiklar och ljud, på Hamngatan har vi gott om båda. Om man anser att minskning av trafik är en åtgärd, vilket har skett tidigare genom bl a bussfiler, en extremt dyr och tillfällig åtgärd, så måste väl det bästa vara att först och främst ta bort den trafik/de fordon som inte har ”tvingande” turer genom staden, d v s av fordon vars förare måste använda den länk som Hamngatan utgör för att ta sig från punkt A till B alternativt in till citykärnan för arbete eller annan aktivitet. Det går, så som staden ser ut och på såväl bebyggelse, Stångån och tågspår inte att stoppa genomfartstrafik från Hamngatan, ett faktum som vi som boende är väl medvetna om och accepterade inför, men det går ju att åtminstone göra okynnesåkande obekvämt och omständligt och samtidigt minska partiklarna som dess helt onödiga turer skapar. Nedan är mina tankar och förslag:

1. Sänkt hastighet hela året. Jag ser inga som helst skäl till att ha 30 km/h endast en del av året. Mindre partiklar med vinter- och dubbdäck ja men vill man få till en beteendeförändring över tid så är varierande hastighet knappast lösningen, det sänker snarare respekten för själva hastighetssänkningen, lite som att man inte menar allvar med den. Om det är 30 km/h som gäller så kommer fordon ofta åka strax över, närmare 40. Är det 40 som gäller, och obefintliga hastighetskontroller så som det ser ut i dag, så kommer fordon att köra betydligt fortare. 30 km/h har ett starkare signalvärde än 40 km/h. Avarterna kör stretrace i 90-100 km/h jämsides kl. 01 på natten, då spelar såklart ingen hastighetsgräns någon roll utan då handlar det snarare om miljö-anpassningar som kan göras av gatan om man alltid har 30 km/h vilket leder mig in på...
2. Trafikhinder, vägbulor, luckor. Gör gatan tvingande till 30 km/h, att det inte går att köra snabbare, att gatans utformning tvingar ner farten men ändå låter mängd-trafik passera.

Det kan inte vara begränsande att sänka hastigheten 10 km/h, när det är kö-bildning är hastigheten ändå låg, men den ökar så snart rusningstrafiken är över. De bilar som accelererar kraftigt mellan trafikljusen i dag kan inte utföra sådan typ av körning med hinder, gissningsvis försvinner dessa bilar vilket är en win-win för såväl partiklar som buller.

Det finns bilar som okynnesåker längs med hela Hamngatan uppemot 5 gånger på en kväll, motorljud och/eller musikljud, accelerationer, hög hastighet mellan trafikljusen och genom korsningen. Jag gissar att de inte hör ett utryckningsfordon. Därtill, om vi ska prata partiklar, så går rutten sannolikt även genom andra delar av innerstan, gissningsvis upp från stationen, vänster in på St. Larsgatan, ner för Storgatan, vänster in på Snickaregatan (runt Hemköp) och sen höger på Ågatan för att komma ut på Hamngatan. Antingen viker de av på Drottningbron och åker tillbaka förbi nybyggnationen vid Brandstationen eller så går rutten ut på Brokindsleden men helt orimliga accelerationer. Och sen genom Tannefors tillbaka in till staden för en ny sväng.

3. Dubbdäcksförbud. Jag förutsätter att dubbdäcks-förbudet inte gäller oss boende som måste nyttja Hamngatan för in- och uttransport till garage eller annan boendeparkering. Vi har skaffat lägenhet i stan i kombination med åretrunt-stuga på landet och kan inte köra med annat än dubbdäck på osaltade vintervägar. Vi måste få kunna få köra säkert även utanför staden, och därmed starta med dubbdäck på inne i staden, trots dubbdäcksförbud på Hamngatan.
4. Ljud-kamera (och hastighetskamera). Ett förslag som kan minska såväl trafik (=partiklar) som buller är så kallade ljud-kameror, som hastighetskameror men att de fångar ljud i stället för hastighet. Och bötfäller vid överskridande av en viss decibel. Om jag inte missminner mig så har Nice (Frankrike), som ett exempel, infört detta på prov. Det verkar vara ett pågående test men det vore intressant om Linköpings kommun kan följa den utvecklingen. Det finns ju faktiskt inga skäl att ha ljudliga bilar inne i en stadskärna och om man har en bil med stark motor och som låter mycket (vilket inte är en naturlag att det gör med en stark motor) så får man helt enkelt hålla nere hastigheten och begränsa ljudet när man kör i/genom stadskärnan. Att även ha hastighetskameror på denna genomfartsgata, som alternativ till trafikhinder, skulle ha en "lugnande påverkan".
5. Gröna vågen? Det förefaller inte förekomma någon "grön våg" på Hamngatan, även vid tidpunkter med låg trafik och utan korsande bilar eller fotgängare så blir det ofta rött, det känns nästan som att man har bestämt sig för att hindra trafiken. Det innebär att bilarna uppehåller sig längre tid på Hamngatan, accelererar och bromsar in, med mer slitage och buller till följd. Det begränsar hastigheten men kraftiga accelerationer är inte heller vare sig säkert eller tyst och sliter på vägbanan, det bästa är ett jämnt flöde i låg hastighet.

Vidare är gräs-ytan/refugen mellan trottoaren vid "vår" fastighet (Hamngatan 16) och själva gatan, där även träd är planterade, ett sorgligt kapitel. Om det inte är knähögt gräs så är det nyklippt men också nedskräpat som om det vore slarvigt slaget hö. Gräset klipps med en åkgräsklippare som kör slalom mellan träd och lyktstolpar, upp och ned från refugen, med bordet slående mot trottoarkanten och rufsiga tuvor lämnade här och var.

Kantklippning/trimning är obefintlig och eftersom det verkar så obekvämt att klippa där så sker det sällan men med en höjd på klippbordet som snarare kan jämföras med en jordfräs. Det kan nog inte ens kallas för gräsklippning. Säkerheten är ju inte bra vid klippning i denna

miljö, här vore kanske annan beläggning att rekommendera. Det kanske skulle kunna planteras buskar eller annan växtlighet som minskar visst buller även känns skyddande för fotgängare, i dag är det väldigt öppet mot tre filers kraftigt trafikerad gata när man går ut genom entrédörren mot Hamngatan. Även här tänker jag på hastigheten, ett barn eller en hund som av misstag springer ut i gatan har större chans att klara sig vid hastighet/inbromsning i 30 än 40-50.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Vad det gäller genomfartstrafiken är det absolut en relevant fråga och något som kommunen arbetar med. Se kommunens svar till privatperson nr 9.

1.+ 2. Dina synpunkter om hastighetssänkning och farthinder tas vidare till utredningen inför införande av hastighetssänkningen. Farthinder är en möjlig åtgärd för att säkerställa regelefterlevnad.

3. Om övriga åtgärder inte kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs kommer en utredning om att införa dubbdäcksförbud starta. Dina medskick med förfrågan om dispens kommer undersökas i den utredningen.

4. “Oljudskameran” är intressant och Linköpings kommun följer utvecklingen.

5. Trafikljusen på Hamngatan bedöms inte bidra till mer partiklar eftersom de innebär att trafiken håller en lägre hastighet.

Privatperson 14

“Förespråkar två av de åtgärder som beskrivs i ”Åtgärdsprogram för partiklar”:

Åtgärd 2: Optimerad dammbindning under vårvintern på de gator som bedöms ha risk för höga halter PM10.

Åtgärd 6: Dubbdäcksförbud på del av Hamngatan och därmed minskat trafikflöde, om möjligt vid en tidigare tidpunkt än som föreslås i åtgärdsprogrammet. Enligt mina iakttagelser kör ett okänt antal fordon med dubbdäck i centrala staden långt efter tillåtet datum 15 april utan att vinterväglag kan förväntas, vilket trafikpolisen borde uppmärksammas på. Åtgärden kan som nämns i programmet innebära problem för vissa trafikanter och ska därför utredas före beslut.”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter! Kommunen har tagit emot din önskan om att dubbdäcksförbud införs på Hamngatan tidigare.

Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor.

Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

Politiken kommer att fatta beslut om dubbdäcksförbud år 2028 om inte redan införda åtgärder kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs.

Privatperson 15 och 16

“Här kommer några synpunkter från oss som är relativt nyinflyttade på Hamngatan 9.

Vi har tidigare varit flitiga resenärer under rusningstrafik på aktuell gata. Då har vi observerat och irriterats över det faktum att trafikljusen inte är synkroniserade vilket föranleder till ständiga stopp och starter då köer bildas. Ett trafikljus blir grönt men då är det rött vid nästa vilket betyder att trafiken står still eller flyter väldigt trögt. Detta pågår från Järnvägsgatan och ända fram till Drottninggatan. Denna korta sträcka kunde under rusningstrafik ta upp till 10 minuter att köra. Detta borde vara något som kunde åtgärdas ganska enkelt.

Vi har nu som boende observerat ett väldigt ”buskörande” på gatan kvällstid/nattetid och tidiga morgnar. Bilar som bara nöjeskörs för att låta så mycket som möjligt och även rivstartas vid varje trafikljus. Detta borde kunna åtgärdas genom att införa körförbud mellan vissa tider precis som man gjorde på Drottninggatan.

Vi är också väldigt förvånade över att byggplanen för att bygga igen Wavrinskys gränd godkändes då problemet med luftkvaliteten är så stor. Igenbyggnaden av detta kan rent logiskt inte leda till annat än ännu sämre luftkvalitet då cirkulationen av luften byggs igen. Vi har också förstått att de mätningar som gjordes av kommunen innan planen godkändes är felaktigt gjorda. Beslutet är alltså taget på felaktiga grunder.

Ett eventuellt dubbdäcksförbud måste innehålla ett undantag för oss boende då våra bilar har garageplats i husets källare.”

Kommunens kommentar:

Tack för att ni lämnat synpunkter!

Informationen om buskörande är bra för oss att känna till vid införande av hastighetsänkningen. Körförbud kan dock inte införas på Hamngatan, inte ens nattetid, eftersom det är en utpekad ringled.

Eftersom trafikljusen i sig inte ger upphov till partikelhalten utan snarare sänker mängden partiklar då de håller nere hastigheten på Hamngatan hänvisar vi till Kontakt Linköping om ni vill föra ytterligare diskussion kring trafikljusen.

En förutsättning för att anta detaljplanen för *Druvan 22* var att den planerade bebyggelsen inte ska försämra luftmiljön längs Hamngatan jämfört med befintlig bebyggelse inom fastigheten. Detta uppnås genom att den planerade byggnaden ska utformas så att de övre våningsplanen är indragna från gatan vilket enligt beräkningar bedöms öka luftflödet i gaturummet i detta avsnitt. Under planarbetet för *Druvan 22* genomfördes en luftkvalitetsutredning för att säkerställa att den nya bebyggelsen inte skulle försämra luftkvaliteten på Hamngatan. Ni är även välkomna att höra av er till Kontakt Linköping för mer information.

Om övriga åtgärder inte kan säkerställa att miljö kvalitetsnormen för partiklar följs kommer en utredning om att införa dubbdäcksförbud starta. Era medskick med förfrågan om dispens kommer undersökas i den utredningen.

Privatperson 17

“Hej,

Som boende i området har jag följande synpunkter:

- Grönska vid väg

Förslaget lägger ingen större vikt vid mer grönska, men längs med speciellt Hamngatan finns flera små och ganska meningslösa gräsmattor. Dessa skulle kunna göras om till avgränsningar genom att bli små kullar i 0.5-1m höjd. Fortfarande med gräs på alternativt enklare buskar. På så sätt kan de hindra damm att blåsa in bland husen, samt även dämpa vägljud som också är en oangelägenhet. Speciellt då flera muskelstarka fordon använder både Hamn och Drottninggatan för fortkörning eller uppvisning.

- Minskad fart

Som nämns ovan, fortkörning med fordon är relativt vanligt, speciellt på sommaren. Som boende har jag från min bostad flertalet gånger observerat hastigheter längs med Drottninggatan på 90-100km/h. Detta sker speciellt från Hamngatan då det relativt öppna utrymmet längs Drottninggatan ända upp till korsningen vid Repslagaregatan inbjuder till höga hastigheter.

Vid en reparation av ytbeläggningsen under hösten 2023 skapades en relativt liten kant i asfalten. Att se den totala förändring i bilkörning i korsningen Drottninggatan/Snickaregatan borde vara obligatoriskt för alla som jobbar med gatumiljön. Alla de bilar som normalt kan klassas som muskelbilar sänkte direkt hastigheten till 10-20km/h.

Minskad fart borde kunna åstadkommas längs med Drottninggatan genom mindre kanter, allt samma typ av fallucka som finns i t ex Ryd. Men även här borde mer växtlighet kunna användas för att få vägen att kännas smalare vid högre hastigheter. Den separation som idag finns mellan körbanorna på Drottninggatan borde kunna bestå av fler träd och buskar.

- Kostnad

Växtlighet och mindre mängder jordvall torde vara relativt billigt i sammanhanget varför ett prov borde vara väldigt enkelt att få in i en budget. Samma med en väggkant i nämnda korsning. Endast en plastkant eller annat icke-permanent hinder skulle kunna användas för att prova om farten sänks och hur vi boende upplever det. (Sågas bör att den kant som bildas vid asfaltarbetet på inget sätt försvårade för bussarna).”

Kommunens kommentar:

Tack för att du lämnat synpunkter!

- Grönska bedöms på Hamngatan ha låg effekt på luftkvaliteten och riskerar att försämra ventilationen och stänga inne förorenad luft.
- Minskad fart är en del av föreslaget åtgärdsprogram och eventuella farthinder kommer att utredas inför införande av sänkt hastighet.

Styrelsen för brf Stångåstrand

“Brf Stångåstrand, liksom närliggande bostadsrättsföreningar, har vid återkommande tillfällen genom åren gjort Linköpings kommun uppmärksam på problemen med

luftföroreningar i området kring Hamngatan och efterlyst åtgärder för att komma tillrätta med dessa. Det har länge varit känt och helt ostridigt att Hamngatan har extrema problem med dålig luftkvalitet och höga partikelkoncentrationer.

Vi önskar inledningsvis påminna om att Linköpings kommun trots dessa problem valt att planlägga för en igenbyggnad av Wavrinskys gränd. I samband med detta beslut angav Plankontorets utredning ett flertal helt felaktiga måttuppgifter och påstod rentav att gränden, vid tillfället full av löv inblåsta från väster, var "stängd för anblåsning från västligt håll".

Innan nämnda igenbyggnad som kommer att förvärra luftkvaliteten hunnit påbörjas, vill dock kommunen vidta ett antal åtgärder som man bedömer ska påverka partikelhalten i motsatt riktning. Detta då man blivit ålagda av Naturvårdsverket att ta fram ett åtgärdsprogram.

I ett utskick till berörda hushåll om samråd rörande detta program pekar kommunen ut vädret som, åtminstone till del, ansvarigt för att gränsvärdet avseende PM10 överskridits. "Det regnade inte en enda dag i mars 2022", låter man meddela. Härvid utelämnas att kommunen alldeles före mars 2022 ombesörjde en flytt av mätstationen som levererat uppgifterna ifråga. Denna flytt gick från en placering med byggnader på båda sidor av Hamngatan (intill nuvarande Wavrinskys gränd), till en

öppen plats där närmaste byggnad på gatans östra sida torde vara Anders Ljungstedts Gymnasium. Uppmätta partikelmängder är således inte orättvist höga eller pessimistiska, utan precis tvärtom.

De bedömningar och beräkningar som kommunen gör av föreslagna åtgärders osäkra nytta tar ingen hänsyn till den negativa inverkan som den planerade igenbyggnaden av gaturummet kommer att ge.

De är inte heller konkreta eller definitiva, utan utgör egentligen bara en stor mängd gissningar. Eventuellt kan de föreslagna åtgärderna sammantagna få viss effekt. I så fall tyvärr på bekostnad av olägenheter för Linköpings trafikanter och skattebetalare.

Det är nu dags att kommunen istället inser att Hamngatan behöver stängas för bil- och busstrafik norr om Nygatan, åtminstone upp till Ågatan."

Kommunens kommentar:

Tack för att ni lämnat synpunkter!

En förutsättning för att anta detaljplanen för *Druvan 22* var att den planerade bebyggelsen inte ska försämra luftmiljön längs Hamngatan jämfört med befintlig bebyggelse inom fastigheten. Detta uppnås genom att den planerade byggnaden ska utformas så att de övre våningsplanen är indragna från gatan vilket enligt beräkningar bedöms öka luftflödet i gaturummet i detta avsnitt. Under planarbetet för *Druvan 22* genomfördes en luftkvalitetsutredningen för att säkerställa att den nya bebyggelsen inte skulle försämra luftkvaliteten på Hamngatan. Det stämmer att utredningen innehöll några felaktigheter, men dessa felaktigheter åtgärdades innan detaljplanen antogs. Ni är även välkomna att höra av er till Kontakt Linköping för mer information.

Flytten av mätstationen gjordes på inrådan från Östra Sveriges luftvårdsförbunds experter för att säkerställa att luftmätaren är placerad på en plats i kommunen som är representativ för de högsta partikelhalterna. Mätaren står nu längs en längre sammanhängande fasad.

Kommunen har mottagit era önskemål om att stänga av Hamngatan för bil- och busstrafik men har inte möjlighet att fatta beslut om detta inom ramen för föreslaget åtgärdsprogram.

Arbets- och miljömedicin i Linköping har lämnat ett yttrande som beskriver forskningsläget och synpunkter på förslaget åtgärdsprogram. Exempelvis beskrivs att helt ny forskning har visat på att exponeringen för partiklar (PM_{2,5}) är associerat till en ökad mängd av mer känsliga plack i hjärtats blodkärl hos boende i sex svenska städer inklusive Linköping (Edlund, maj 2024). Hos boende i Linköping sågs också en koppling till mängden plack och deras förkalkning. Arbets- och miljömedicin i Linköping lämnar sammanfattningsvis följande synpunkter:

1. Arbets- och miljömedicin ställer sig frågande till om föreslagna åtgärder är en tillräckligt ambitiös plan för att sänka exponeringen. Som beskrivet ligger föreslagen ambitionsnivå klart över föreslagna nya miljökvalitetsnormer som troligen kommer införas 2026-2030, varvid åtgärdsprogrammet riskerar att missa målet eller behöva revideras innan programmets slutförande.
2. Arbets- och miljömedicin ställer sig frågande till om det eventuella införandet av åtgärden dubbdäcksförbud på Hamngatan bör avvaktas med ända till år 2028, när den poängteras som den kanske mest kraftfulla för att sänka exponeringen?
3. Arbets- och miljömedicin undrar hur mycket partikelnivåerna i andra gaturum blir när trafiken måste ledas om till andra gator för att komma in till exempelvis centrala parkeringshus.
4. Arbets- och miljömedicin framför att en annan viktig faktor för att minska exponeringen är att vid upphandling av städning av gaturum så ska kvalitét få en större vägning jämfört med priset för att säkerställa en god uppsamling och minskad exponeringsrisk.
5. Arbets- och miljömedicin ser positivt på att man via kommunikation med befolkningen sprider kunskap om luftkvalité och hälsa som ett verktyg för att öka förståelsen för varför åtgärder genomförs. Arbets- och miljömedicin ser gärna ett samarbete för att på bästa sätt möjliggöra att effektiv kommunikation till medborgarna.

Kommunens kommentar:

1. Linköpings kommun är medvetna om att åtgärdsprogrammet kan behöva omprövas om de nya miljökvalitetsnormerna antas i EU. Om alla åtgärder införs finns det ändå en viss marginal då vakuumsugens effekt inte ingår i beräkningarna.
2. Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor. Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid

Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

3. Trafiken leds i första hand till mindre känsliga gaturum. Det blir en del av utredningen inför införandet av dubbdäcksförbudet hur trafiken omfördelas.
4. Det är absolut en viktig aspekt och något som kommunen strävar efter.
5. Linköpings kommun samarbetar gärna med Arbets- och miljömedicin i Linköping.

Naturvårdsverket informerar om vikten att genomföra åtgärder så snabbt som möjligt i och med att Europeiska kommissionen har ett överträdelseärende öppet mot Sverige för underlåtenhet att uppfylla sina skyldigheter enligt luftkvalitetsdirektivet. Linköping som ingår zon SW 2 Mellersta Sverige omfattas av överträdelseärendet och det är av vikt att halterna snabbt kan sänkas för att kunna stänga överträdelseärendet.

Naturvårdsverket lämnar sammanfattningsvis följande synpunkter:

1. Syftet med åtgärdsprogram är att snabbt få ner halten så att miljökvalitetsnormen följs. I förslaget anges att åtgärderna ska införas stegvis för att enklare följa effekten av införda åtgärder. Att införa åtgärderna stegvis förenklar uppföljning men är inte i enlighet med syftet att snabbt sänka halterna.
2. En risk med åtgärdsprogrammet är att den kraftfullaste åtgärden med dubbdäcksförbud inte är beslutad utan planeras beslutas år 2028. I det reviderade luftdirektivet ställs krav på åtgärder införs redan år 2027 för klara de skärpta miljökvalitetsnormerna år 2030.

Kommunens kommentar:

Kommunen har redan innan åtgärdsprogrammet antagits testat vakuumsugen på Hamngatan och planerar att införa hastighetssänkningen redan år 2025. Två stora åtgärder som bör ha en större effekt på partikelhalten inför Linköpings kommun ändå förhållandevis snabbt.

Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor. Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen. Med det sagt följer Linköpings kommun utvecklingen och ställs nya lagkrav avser kommunen uppfylla dem.

Länsstyrelsen Östergötland lämnar sammanfattningsvis följande synpunkter:

1. Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver höja ambitionen genom att se över prioriteringsordningen av åtgärderna för att hålla tiden med risk för nya överskridanden så kort som möjligt (Luftkvalitetsförordningen 33 § punkten 8).

2. Kommunen bör höja ambitionen och ge högsta prioritet åt sådana åtgärder som syftar till att minimera uppkomsten av partiklar. Av de åtgärder som föreslås bör kommunen prioritera sådana som bidrar till en minimering av slitaget på vägbanan genom att begränsa användningen av dubbdäck, vidta åtgärder för att minska trafikmängderna och sänka hastigheten. Sekundära åtgärder som optimering av gatustädning och halkbekämpning bör i första hand vara komplement till åtgärder mot uppkomst och tillförsel av partiklar. Om åtgärder mot uppkomst och spridning av slitagepartiklar prioriteras bedöms behovet av och känsligheten i de kompletterande åtgärderna så som gatustädning bli mindre.
3. Åtgärder mot uppkomst av partiklar till följd av slitage på vägbanan och däck bör övervägas även för anslutande gator med förhöjda halter av partiklar i luften men där överskridande ännu inte konstaterats (Art. 12 i direktiv 2008/50/EG)
4. En prioritering mot åtgärder för att minimera uppkomsten av partiklar kan också bidra till att minimera påverkan av föroreningar som avleds med dagvatten till Stångån. (Vattenmyndighetens Åtgärdsprogram för vatten 2022-2027).
5. Den i närtid väntade skärpningen av miljökvalitetsnormen medför att betydligt färre överskridanden av dygnsmedelvärden kommer accepteras innan miljökvalitetsnormen överskrids. Kommunen bör därför enligt Länsstyrelsens mening vara förutseende och påskynda genomförandet av föreslagna åtgärder för att minimera uppkomsten och tillförseln av partiklar i aktuella gaturum i syfte att inte orsaka nya överskridanden då den skärpta normen träder i kraft.
6. Kommunen bör också säkerställa att det finns en uthållighet i de åtgärder som vidtas och hålla fast vid genomförandet av kunskapsbaserade åtgärder så att de tillåts behålla sin avsedda verkan över tid. För ett framgångsrikt genomförande behövs en bred förankring av planerade åtgärder och de bakomliggande orsakerna till att de behövs.
7. Kommunen framhåller att trafikplaneringen på sikt väntas lösa problemen med överskridande av miljökvalitetsnormer för luft. Förutsatt att kommunen lyckas genomföra trafikstrategins intentioner för minskning av biltrafiken kan sådana effekter uppnås men det kräver ett fortsatt långsiktigt förändringsarbete. Länsstyrelsen välkomnar att åtgärdsprogrammet tillförs en tydligare genomförandestrategi för detta. I bebyggelseplaneringen måste gaturummets inverkan på luftföroreningsförhållandena beaktas även i framtiden. Länsstyrelsen anser det allmänt finns en alltför stark tilltro till att elektrifieringen av fordonsparken ska lösa problemen. Bland elfordonen är det vanligt med motorstarka tunga bilar med breda däck som rimligen också kan antas medföra partikelutsläpp genom ett fortsatt stort slitage på vägbanor och däck. Utvecklingen vi ser i tätorten med en placering av allt högre hus allt närmare hårt trafikerade gator motverkar också möjligheten att komma till rätta med luftföroreningar i gaturummet.

Kommunens kommentar:

1. +2. Det är en politisk inriktning, det vill säga en förutsättning för att anta programmet, att testa andra åtgärder framför dubbdäcksförbud då ett dubbdäcksförbud på centrumringen påverkar många Linköpingsbor. Det visade sig även vara svårt rent tidsmässigt att införa dubbdäcksförbud tidigare då Hamngatan kommer stängas av för genomfartstrafik cirka år 2026/2027 på grund av ombyggnationer vid

Tinnerbäcksbadet. Det hade varit märkligt att införa dubbdäcksförbud strax innan en större avstängning och det hade försvårat uppföljningen.

3. Kommunen planerar för att använda vakuumsugen på andra gator om den visar sig ha god effekt vid utvärdering. Om ett dubbdäcksförbud införs beräknas det ha effekt även på anslutande gator.
4. Kommunen strävar efter att våra åtgärdsprogram ska arbeta i samma riktning och ge synergieffekter.
5. Om alla åtgärder införs finns det en viss marginal då vakuumsugens effekt inte ingår i beräkningarna.
6. Tjänstepersoner och politiker har kontinuerligt dialog gällande luftkvaliteten.
7. Arbete pågår tillsammans med politiken för att få en bred förankring kring stadens framtida trafikplanering. Åtgärdsprogrammet kan enbart innehålla dagens beslutade strategier och det är det som presenteras i Åtgärdsprogrammet.

Bygg- och miljönämnden, Linköpings kommun lämnar följande synpunkter:

De lokala åtgärderna som planeras är konkreta och kommer enligt den utförda utredningen bidra till en friskare luft längs bl.a Hamngatan. Även om Hamngatan är mest drabbad så är det angeläget med en helhetssyn så att vi arbetar för en friskare luft i hela staden. De planerade åtgärderna skulle med fördel kunna sträcka sig att gälla flera högt trafikerade gator i staden.

Bygg- och miljönämnden delar uppfattningen om att en mer långsiktig effekt och snabbare måluppfyllnad fås genom skarpare nationella styrmedel.

Kommunens kommentar:

Kommunen planerar för att använda vakuumsugen på andra gator om den visar sig ha god effekt vid utvärdering. Om ett dubbdäcksförbud införs beräknas det ha effekt även på anslutande gator.

Miljökontoret - Mjölby, Boxholm och Ödeshögs kommun

Arbete med att förbättra luftkvaliteten är komplext, flera olika typer av åtgärder krävs och det är svårt att mäta respektive åtgärds effekt. Miljökontoret följer Linköpings kommuns arbete med att förbättra luftkvaliteten, för att kunna ta del av goda exempel.

Kommunens kommentar:

Linköpings kommun delar gärna med sig av våra erfarenheter.

Naturskyddsföreningen framför sammanfattningsvis att åtgärdsprogrammet bör göras om och utgå ifrån WHO:s riktvärden eller/och kommande lagkrav på miljökvalitetsnormer istället för nuvarande lagstiftade miljökvalitetsnormer. Naturskyddsföreningen framför även att mätningar av partiklarnas innehåll behövs.

Kommunens kommentar:

Kommunen är mån om att uppnå så god luftkvalitet som möjligt. Åtgärdsprogram är lagstiftade dokument vars främsta syfte är att visa hur kommunen ska uppnå gällande lagstiftning. Kommunen är medvetna om och kommer att revidera programmet om ny

lagstiftning beslutas. Om alla åtgärder som föreslås i programmet införs finns det ändå en viss marginal till nuvarande miljö kvalitetsnorm då vakuumsugens effekt inte ingår i beräkningarna.

Mätningar av partikelinnehåll är något kommunen är intresserade av men som inte har högsta prioritet i dagsläget.