

Stadsbyggnadskontoret
Gatuavdelningen
Johanna Simonsson

SBN-2019-01296

**Åtgärdsprogram för att uppfylla
miljökvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls
kommun**

Samrådsredogörelse 2020

Innehåll

Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun.....	1
Samrådsredogörelse 2020	1
1. Samrådsförfarande	3
2. Inkomna remissvar	3
3. Sammanfattning av inkomna synpunkter per synpunktslämnare.....	4
4. Synpunkter med kommentarer	8
Allmänt.....	9
Programmets utformning.....	11
Hållbart resande.....	13
Trafikplanering.....	15
Andra åtgärder.....	15
Dubbdäck	18
Inkomna synpunkter i fulltext	22

1. Samrådsförfarande

Arbetet med åtgärdsprogrammet har skett i en arbetsgrupp med deltagare från Stadsbyggnadskontoret, Miljökontoret, Trafikverket och Länsstyrelsen. Arbetet med åtgärdsprogrammet har under arbetets gång redovisats för Stadsbyggnadsnämnden.

Under våren 2020 (1 maj – 1 juli) var förslaget till åtgärdsprogram ute på samråd. Samrådstiden inneföll under coronapandemin. Därför har inga fysiska samrådsmöten hållits. Remissen har annonserats ut genom kungörelse i lokal ortstidning, Sundsvalls tidning. Det har också kommunicerats ut totalt två gånger via kommunens facebooksidea.

2. Inkomna remissvar

Svar på remissen har kommit in från totalt 15 olika synpunktslämnare. Av dessa har tio framfört synpunkter på innehållet i programmet, medan fem svarande har avstått från att lämna synpunkt men ändå svarat genom ett formellt remissvar. Bland synpunktslämnarna ingår inte bara de som lämnat in formella remissvar, utan även synpunkter som kommit till kommunens facebook-sida under remisstiden. En kort sammanfattning av respektive synpunktslämnarens synpunkter redovisas. Därefter redovisas alla synpunkter grupperade efter innehållet och med kommentarer till synpunkterna. Med kommentaren ”*Ingen åtgärd*” avses att synpunkten inte har medfört någon förändring i åtgärdsprogrammet. Vissa synpunkter har dock förts vidare till andra forum och behandlats där.

Sist i dokumentet återfinns alla inkomna synpunkter i fulltext.

Synpunkter har lämnats av följande:

- Lisa Persson
- Miljökontoret
- Naturvårdsverket
- Trafikverket
- Lokalklubb Sundsvall M Sverige
- Region Västernorrland
- Kommunstyrelsen
- Carl Norlander, via facebook
- Hans Wiklander, via facebook
- Olof Kappinen, via facebook
- Sara Berg, via facebook

Följande svarade utan synpunkter:

- Polismyndigheten
- Barn- och utbildningsförvaltningen
- Örnsköldsviks kommun
- Mitthem
- Länsstyrelsen Västernorrland

3. Sammanfattning av inkomna synpunkter per synpunktslämnare

Lisa Persson

Saknas tak och skydd för barnvagnar/cykelvagnar vid förskolorna

Saknas utbyggd kollektivtrafik och kollektivtrafiken är dyr

Saknas övergångsställen på många platser

Miljökontoret

Åtgärdsprogrammet är vagt och oprecist.

Framgår inte vilken nämnd som är ansvarig eller hur utredningarna finansieras.

Förtydliga redan i inledningen att miljö kvalitetsnormen ej nåtts på antal år. Förtydliga också miljö målens funktion, gällande hälsoeffekter.

Rubriken *Geografiska förutsättningar* föreslås bytas ut till *Förutsättningar* och utveckla andra förutsättningar än enbart det geografiska.

Utveckla resonemanget om utvärderingströsklar

Tidsatta åtgärder samt förtydliga vilken nämnd/aktör som är ansvarig.

Tidpunkt för när respektive åtgärd ska starta och vara klar behöver framgå.

Samtliga kostnader, även utredningskostnader, bör framgå.

Ny åtgärd om hastighetsövervakning.

Ändra formulering *fortsatt dammbindning* till *förbättrad dammbindning*. T.ex dammbindning fler gånger per dygn.

Rubriken *Önskvärda åtgärder* hör ej hemma i åtgärdsprogram.

Naturvårdsverket

Åtgärdsprogrammet saknar i nuläget den precision och stryka som krävs för att följa miljö kvalitetsnormen inom en tvåårsperiod. Brister behöver åtgärdas.

Uppgifter om överskridandets omfattning och källfördelning samt mätning och modellering behöver förtydligas och del av den information som nu ligger i bilaga behöver redovisas i huvudtexten.

Precisering av åtgärderna samt hur och när de ska genomföras och finansieras.

Effektbedömning och konsekvensanalys behöver utvecklas/förtydligas.

Tydligare fokus på de skarpaste och lämpligaste åtgärderna för att hålla perioden av överskridanden så kort som möjligt.

Ändra struktur, använd inte fyrstegsprincipen.

Beteendepåverkande åtgärderna är bra men mer lämpade i ett strategiskt miljöprogram.

Större fokus behöver läggas på de åtgärder som har störst effekt.

Kvantifierade bedömningar saknas. (svar: saknar tillförlitlig data in i en sån modell alltså trafikpåverkansdata).

Konsekvenser av åtgärdsprogrammet för allmän och enskild synpunkt behöver beskrivas mer utförligt.

Hur respektive åtgärd finansieras behöver beskrivas

Trafikverket

Det saknas en redovisning av de senaste mätresultaten av partiklar i åtgärdsprogrammet och behöver även redovisas mätdata för Bergsgatan.

Rutiner för dammbindning och renhållning behöver beskrivas tydligare.

Kapitlet som beskriver nuläget behöver tydligare beskriva att det pågår flera statliga och kommunala väg- och husbyggnationer. Byggdamm från dessa men också att trafik flyttas till följd av omledningarna, kan ha påverkat de gator som nu uppvisar förhöjda partikelhalter.

Utveckla beskrivningen av hur vädret påverkat överskridanden 2020 och 2018. Samt utveckla hur klimatförändringarna kan göra att situationer med extremt väder blir mer vanligt förekommande, vilket i sin tur påverkar partikelföroreningarna.

Bedömningen att åtgärdsprogrammet inte behöver omfatta kvävedioxider borde utvecklas. Borde också beskrivas hur åtgärder som är kopplade till kvävedioxider kommer fortsätta att utföras.

Ny åtgärd borde läggas till om kommunens rutiner för placering och planläggning av skolor.

Bör finnas åtgärd som beskriver hur kommunen ska beakta partikelhalterna i samband med fysiska planeringen.

Utförligare beskrivning av åtgärden rörande dammbindning/renhållning, viktigt med utveckling av nya metoder.

Låg skattad effekt på åtgärden *Trafikinformation i realtid*

Samarbete med fastighetsägare intill Bergsgatan/Köpmangatan för att undersöka uppvirvling av partiklar från t.ex parkeringar.

Lokalklubb Sundsvall M Sverige

Att prioritera gående och cyklister fungerar inte, trots fler cykelbanor minskar antalet cyklister.

Skadefallet vid cykling är betydande och överstiger faktiskt skadorna vid bilolyckor.

Kan inte utesluta bilen om man vill ha levande centrum, åtgärdsprogrammet beskriver inte vad som ska göras för att underlätta fordonstrafiken i centrum.

Kommunen kan bidra till renare luft genom kortare resvägar, för att minska start/stopp för bil.

Timglas-busshållplatser ger upphov till stillastående, gasande fordon och farliga omkörningar.

Koldioxidutsläppen har inte minskat senaste tre åren.

Tungt ansvar på kommunen att välja rätt drivmedel/system i bussarna.

PM10 från dubbdäck på asfalt kan inte tas upp i blodomloppet enligt studie.

En större del av PM2.5 kommer från vägdamm än avgasutsläpp i Sundsvall.

I samband med förtätning mot vattnet så kommer koldioxidutsläppen att öka.

Region Västernorrland

Regionen ställer sig allmänt positiv till det föreslagna åtgärdsprogrammet.

Regionen har inga synpunkter på förslaget om utredning av dubbdäcksförbud, utan anser att en sådan åtgärd hade kunnat övervägas redan tidigare eftersom problemet med partikelhalter på dessa platser inte är ett nytt fenomen.

Regionen önskar en starkare värdering av gröna ytors funktion som luftrenare, särskilt på vägavsnitt med en tätare trafik.

Regionen efterlyser skarpare och mer riktade insatser för att minimera den allmänna privattrafiken. Regionen ser också en större potential för IT-baserade satsningar för mer hållbara resor än vad som lyfts i förslaget till åtgärdsprogram.

Synpunktslämnaren efterlyser också en tydligare plan för vilka åtgärder på kort sikt som ska prioriteras, utifrån vilka åtgärder som beräknas ge effekt.

Regionen efterlyser även en tydligare plan för uppföljning av åtgärdsprogrammet.

Kommunstyrelsekontoret

Giltighetstid för åtgärdsprogrammet måste finnas med, gärna med angivna tidsintervall för översyn

Saknas tidsintervall i respektive beskriven åtgärd, även om de finns i tabellen, gärna med start- och slutår.

Minska trafikmängden svårt på kort sikt men långsiktigt viktigt arbete i kommunen för att uppnå andra viktiga samhällsförbättringar.

KS anser att miljözon och dubbdäcksförbud sannolikt är de mest effektiva åtgärderna, men dubbdäcksförbud ej lämpligt på Bergsgatan. Oro över att de åtgärder som fortsatt ska utredas då hamnar för långt fram i tiden och tar tid innan man kommer tillrätta med föroreningarna.

KS anser det intressant att utreda effekt på partikelhalter om stadsbussarna enbart drevs med el istället för HVO.

Åtgärderna bra att genomföra med tanke på fler nyttor än friskare luft, t.ex mål om ett klimatneutralt Sundsvall.

Med hänsyn till det ekonomiska läget ska SBK redovisa hur föreslagna åtgärder kan genomföras inom befintlig ram.

Carl Norlander, via facebook

Förbjud dieselfordon utan partikelfilter

Förbjud vedeldning för uppvärmning av hus

Hans Wiklander, via facebook

Varför fortsätter Sundsvalls kommun att bygga bostäder i centrala delarna där det är dålig luft.

Olof Kappinen, via facebook

Flytta ut kommunkontoret utanför staden och riv kontoret så det blir en fin grön park att gå i.

Sara Berg, via facebook

Dela ut de olika avdelningarna runt omkring i kommunen.

4. Synpunkter med kommentarer

Nedan redovisas inkomna synpunkter under rubrikerna

- Allmänt
- Programmets utformning
- Hållbart resande
- Trafikplanering
- Andra åtgärder
- Dubbdäck
- Vaghållning
- Information/Kommunikation
- Uppföljning

Synpunkter med liknande innehåll har grupperats och besvarats tillsammans. I kommentar till svar anges om synpunkten beaktas, helt eller delvis, eller om synpunkten inte föranleder någon åtgärd.

Allmänt

Synpunkt

Regionen ställer sig allmänt positiv till det föreslagna åtgärdsprogrammet. (Region Västernorrland)

Kommentar: Positivt att regionen välkomnar åtgärdsprogrammet. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Åtgärdsprogrammet är vagt och oprecist. (Miljökontoret)

Åtgärdsprogrammet saknar i nuläget den precision och stryka som krävs för att följa miljö kvalitetsnormen inom en tvåårsperiod. Brister behöver åtgärdas. (Naturvårdsverket)

Kommentar: I det omarbetade åtgärdsprogrammet har synpunkterna från remissinstanserna Miljökontoret och Naturvårdsverket beaktats. Åtgärderna har delats in efter tidpunkt istället för fyrstegsprincipen. Åtgärderna har också förtydligats och effektiva åtgärder har flyttats in bland de åtgärder som görs på kort sikt. Större fokus har lagts på dammbindning och väghållning. De infrastrukturåtgärder som planeras på kort sikt har även förtydligats i texten. Framförallt större projekt som ombyggnation av väg 562 till stadsgata samt ombyggnation av hållplatser och omfördelning av vägyta vid Köpmangatans infart är åtgärder på kort sikt som förväntas ha effekt på genomfartstrafiken och luftkvaliteten längs Köpmangatån.

Synpunkterna har beaktats.

Synpunkt

Koldioxidutsläppen har inte minskat senaste tre åren. (M Sverige)

Kommentar: Åtgärdsprogrammet omfattar inte koldioxid. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

I samband med förtätning mot vattnet så kommer koldioxidutsläppen att öka. (M Sverige)

Kommentar: Åtgärdsprogrammet omfattar inte koldioxid. Själva utsläppen av gasen koldioxid ökar inte heller på grund av stängt luftrum, storleken på utsläppen av koldioxid uppstår vid förbränning av fossila bränslen.

Däremot påverkas vindens genomströmning av hur bebyggelse placeras, vilket i sin tur påverkar utspädningen av partiklar och kvävedioxid i gaturummet. Partiklar är den förorening som åtgärdsprogrammet omfattar, men då Sundsvalls kommun haft problem med halterna av

kvävedioxid tidigare är det fortsatt viktigt att man beaktar påverkan på luftföroreningar i planeringsprocessen. Planering av bebyggelse och dess påverkan på luftkvalitet regleras dock redan i Plan- och bygglagen. Miljökvalitetsnormerna ska följas vid planläggning enligt PBL och av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen avser att följa normerna. **Ingen åtgärd.**

Synpunkt

PM10 från dubbdäck på asfalt kan inte tas upp i blodomloppet enligt studie. (M Sverige)

Kommentar: PM10 är den partikelstorlek där gränsen går för inandningsbara partiklar. PM10 är dock ett samlingsnamn för samtliga partiklar som är 10 mikrometer (μm) i diameter eller mindre, partiklar i storleken 2,5 mikrometer (μm) i diameter eller mindre ingår alltså även i mätningar av PM10. Även om de partiklar som är större än 2,5 inte tas upp i blodet, ger också partiklar i storleken PM10 negativa hälsoeffekter. Grova partiklar (PM10) kan ta sig ner i lungorna medan fina partiklar (PM2,5), som synpunktslämnare påpekar, kan passera lungbarriären och ta sig vidare ut i blodomloppet. Kronisk exponering för partiklar av både grova och fina partiklar bidrar till risken för att utveckla hjärt- och respiratoriska sjukdomar liksom lungcancer. PM10 från dubbdäck på asfalt har alltså även de negativ effekt på människors hälsa och åtgärder krävs för att minska de partikelföroreningarna. **Ingen åtgärd.**

Synpunkt

En större del av PM2.5 kommer från vägdamm än avgasutsläpp i Sundsvall. (M Sverige)

Kommentar: Vägdamm är ett samlingsnamn för partiklar från vägbanan, i detta ingår slitage från bromsar, slitage från däck, samt damm från vägsandning- och saltning. Det stämmer att man normalt sett inte inkludera partiklar som härrör från fordonens avgaser.

Åtgärdsprogrammet listar olika åtgärder för att komma tillrätta med problem både från partiklar från vägdamm och partiklar från avgasutsläpp, då båda typerna av partiklar är skadliga för människors hälsa. Dammbindning är exempel på en åtgärd för att minska partiklar från vägdamm, utredning av miljözon en typ av åtgärd för att minska partiklar från avgasutsläpp. **Ingen åtgärd.**

Synpunkt

Åtgärderna bra att genomföra med tanke på fler nyttor än friskare luft, till exempel mål om ett klimatneutralt Sundsvall. (Kommunstyrelsekontoret)

Minska trafikmängden svårt på kort sikt men långsiktigt viktigt arbete i kommunen för att uppnå andra viktiga samhällsförbättringar. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Ja, det finns målsynergier mellan åtgärdsprogrammet och andra mål satta för kommunen, till exempel klimatmål. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Med hänsyn till det ekonomiska läget ska SBK redovisa hur föreslagna åtgärder kan genomföras inom befintlig ram. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Synpunkten besvaras i åtgärdsprogrammets tjänsteskrivelse. *Synpunkten beaktad.*

Programmets utformning

Synpunkt

Ändra struktur, använd inte fyrstegsprincipen. Tydligare fokus på de skarpaste och lämpligaste åtgärderna för att hålla perioden av överskridanden så kort som möjligt. Större fokus behöver läggas på de åtgärder som har störst effekt. (Naturvårdsverket)

Regionen efterlyser också en tydligare plan för vilka åtgärder på kort sikt som ska prioriteras, utifrån vilka åtgärder som beräknas ge effekt. (Region Västernorrland)

Kommentar: För förtydligande har åtgärderna istället klassificerats efter när i tid de beräknas genomföras. *Synpunkten beaktad, åtgärdat i nya versionen.*

Synpunkt

Beteendepåverkande åtgärderna är bra men mer lämpade i ett strategiskt miljöprogram. (Naturvårdsverket)

Kommentar: Beteendepåverkande åtgärder utgör en viktig del i programmet. Inom Beteendepåverkande åtgärder har en rad delåtgärder genomförts, både kampanjer men även annat viktigt strategiskt luftvårdsarbete. Utvärderingar av det beteendepåverkande åtgärder som genomförts i Sundsvall visar på att denna form av arbete är effektivt med goda resultat på deltagarnas resvanor. För att förtydliga de åtgärder som är viktiga för att nå miljö kvalitetsnormen men som är av strategisk karaktär, har en ny rubrik *Strategiska åtgärder* lagts till i den omarbetade versionen av åtgärdsprogrammet och åtgärden *Beteendepåverkan* flyttats dit. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Det saknas en redovisning av de senaste mätresultaten av partiklar i åtgärdsprogrammet och behöver även redovisas mätdata för Bergsgatan. (Trafikverket)

Kommentar: *Åtgärdat i nya versionen.*

Synpunkt

Giltighetstid för åtgärdsprogrammet måste finnas med. Gärna med angivna tidsintervall för översyn. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Giltighetstiden är i den omarbeta versionen satt i rubriken. Tidsintervall för översyn anges på sidan 4, i enlighet med vad som gäller för åtgärdsprogram då översyn ska ske "vid behov, dock minst var sjätte år". *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Tidpunkt för när respektive åtgärd ska starta och vara klar behöver framgå. (Miljökontoret)

Tidsatta åtgärder samt förtydliga vilken nämnd/aktör som är ansvarig. (Miljökontoret)

Saknas tidsintervall i respektive beskriven åtgärd, även om de finns i tabellen, gärna med start- och slutår. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Tidsintervall samt ansvar har förtydligats i det omarbetade åtgärdsprogrammet, både i tabell under avsnitt 8, samt i beskrivningen till varje åtgärd. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Framgår inte vilken nämnd som är ansvarig eller hur utredningarna finansieras. Samtliga kostnader, även utredningskostnader, bör framgå. (Miljökontoret)

Hur respektive åtgärd finansieras behöver beskrivas. Precisering av åtgärderna samt hur och när de ska genomföras och finansieras. (Naturvårdsverket)

Kommentar: Ansvar och finansieringskälla för samtliga åtgärder är inskrivet i den nya åtgärden. För de åtgärder som inte behöver medel via åtgärdsprogrammet har finansieringskälla angetts, men inte den totala summan för åtgärden. Detta för att tydligare synliggöra de extra medel som krävs för åtgärdsprogrammet. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Rubriken *Geografiska förutsättningar* föreslås bytas ut till *Förutsättningar* och utveckla andra förutsättningar än enbart det geografiska. (Miljökontoret)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Utveckla resonemanget om utvärderingströsklar (Miljökontoret)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Rubriken *Önskvärda åtgärder* hör ej hemma i åtgärdsprogram. (Miljökontoret)

Kommentar: Rubriken är struken. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Ändra formulering *fortsatt dammbindning* till *förbättrad dammbindning*. T.ex dammbindning fler gånger per dygn. (Miljökontoret)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Hållbart resande

Synpunkt

Regionen efterlyser skarpare och mer riktade insatser för att minimera den allmänna privattrafiken. Regionen ser också en större potential för IT-baserade satsningar för mer hållbara resor än vad som lyfts i förslaget till åtgärdsprogram. (Region Västernorrland)

Kommentar: Åtgärden *Beteendepåverkan* har flyttats till den nya rubriken *Strategiska åtgärder*. Åtgärden *Beteendepåverkan* innebär ett strategiskt arbete och de delåtgärder som listas i programmet är exempel och ska därför inte ses som en uttömmande lista på vad arbetet kommer innefatta. Om lämpliga IT-lösningar identifieras för arbetet med att öka andelen hållbara resor så kommer det plockas in i arbetet. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Saknas tak och skydd för barnvagnar/cykelvagnar vid förskolorna (Lisa Persson)

Kommentar: Synpunktslämnaren uppmärksammar på att avsaknad av tak och skydd för barnvagnar/cykelvagnar vid kommunens förskolor utgör ett hinder för hållbart resande, då det dels gör det svårt för barnfamiljer att ta cykel till och från förskola, men också gör det svårt att kombinera gång och kollektivtrafik med hämtning och lämning. I arbetet med beteendepåverkande åtgärder ingår kampanjer för att öka det hållbart resande till och från kommunens skolor och förskolor. Via det arbetet har Stadsbyggnadskontoret dialog med Drakfastigheter som förvaltar kommunens lokaler för skolor och förskolor, synpunkten förs vidare där. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Saknas utbyggd kollektivtrafik och kollektivtrafiken är dyr (Lisa Persson)

Kommentar: Åtgärdsprogrammet listar en rad åtgärder som innebär förbättringar för kollektivtrafiken. Exempel på sådana åtgärder är Hållplats Stenstan, ombyggnationen av väg 562, Resecentrum och ombyggnation av samt nya hållplatser längs Köpmangatan. Samtliga dessa åtgärder är stora infrastrukturåtgärder som kommer förbättra för kollektivtrafikens framkomlighet. När det gäller restider och linjedragning pågår arbetet med ny linjedragning. Prissättning av kollektivtrafiken hanteras inte inom ramen för åtgärdsprogrammet för luftkvalitet. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Saknas övergångsställen på många platser (Lisa Persson)

Kommentar: Övergångsställen är en viktig framkomlighetsåtgärd för fotgängare. Bedömning av behov samt var övergångsställen ska placeras är dock en fråga för stadsbyggnadskontoret och inte för åtgärdsprogrammet. *Ingen åtgärd.*

Trafikplanering

Synpunkt

Låg skattad effekt på åtgärden *Trafikinformation i realtid*. (Trafikverket)

Kommentar: Svårt att skatta effekt på åtgärden. Effektbeskrivningen har i det omarbetade programmet delats upp i kort och lång sikt, då det enligt rapport från VTI (Janhäll m.fl, 2013) kan antas att den kortsiktiga effekten av trafikinformationen på trafiken och därmed luftkvaliteten är större än den långsiktiga effekten. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Timglas-busshållplatser ger upphov till stillastående, gasande fordon och farliga omkörningar. (M Sverige)

Kommentar: Timglashållplatser är väldigt säkra och vid den typen av hållplatser går det inte att köra om. Det utgör därmed åtgärd för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. De som ändå kör om vid dessa platser bryter då mot trafikreglerna och den typen av bilister är det svårt att göra säkra lösningar för. Timglashållplatsernas effekt på luftkvaliteten bedöms som försumbar. *Ingen åtgärd.*

Andra åtgärder

Synpunkt

Ny åtgärd om hastighetsövervakning. (Miljökontoret)

Kommentar: Hastighetsbegränsningen har inom ramen för det tidigare åtgärdsprogrammet sänkts på både Bergsgatan och Köpmangatan. Längs Köpmangatan är trafikens snitthastighet redan låg. Längs Bergsgatan är de körda hastigheterna högre. För att sänkningen från 50 km/h till 40 km/h ska resultera i minskade partikelföroreningar, är det viktigt att den nya hastighetsbegränsningen efterlevs. En ny åtgärd *Verka för god hastighetsefterlevnad längs Bergsgatan* ingår därför i den omarbetade versionen av åtgärdsprogrammet. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Ny åtgärd borde läggas till om kommunens rutiner för placering och planläggning av skolor. (Trafikverket)

Kommentar: Det förslag som beskrivs är en verksamhetsfråga för stadsbyggnadskontoret och hör inte till åtgärdsprogrammet. Dessutom finns redan lagkrav gällande hur kommunen ska förhålla sig till luftkvalitet vid nybyggnation. Miljökvalitetsnormerna ska följas vid planläggning enligt PBL och av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen avser att följa normerna. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Bör finnas åtgärd som beskriver hur kommunen ska beakta partikelhalterna i samband med fysiska planeringen. (Trafikverket)

Varför fortsätter Sundsvalls kommun att bygga bostäder i centrala delarna där det är dålig luft. (Hans Wiklander)

Kommentar: Planering av bebyggelse och dess påverkan på luftkvalitet regleras redan i Plan- och bygglagen. Miljökvalitetsnormerna ska följas vid planläggning enligt PBL och av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen avser att följa normerna. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Samarbete med fastighetsägare intill Bergsgatan/Köpmangatan för att undersöka uppvirvling av partiklar från t.ex parkeringar. (Trafikverket)

Kommentar: Läggas till åtgärdsprogrammet som utredningsfråga inom Stadsbyggnadskontoret. *Synpunkten beaktad, åtgärdat i omarbetad version av programmet.*

Synpunkt

Tungt ansvar på kommunen att välja rätt drivmedel/system i bussarna. (M Sverige)

KS anser det intressant att utreda effekt på partikelhalter om stadsbussarna enbart drevs med el istället för HVO. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Det är riktigt att bussarnas drivmedel är av vikt i det fortsatta arbetet för att nå miljökvalitetsnormerna. I samband med ny trafikupphandling det därför viktigt att ställa miljökrav som främjar arbetet för att nå miljökvalitetsnormerna. Detta har förtydligats i den omarbetade versionen av programmet. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Förbjud dieselfordon utan partikelfilter (Carl Norlander)

Kommentar: Åtgärdsprogrammet föreslår en utredning av miljözon. Via miljözoner kan kommunen reglera vilken typ av fordon som får vistas inom ett område. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Förbjud vedeldning för uppvärmning av hus (Carl Norlander)

Kommentar: Vedeldning anses inte ha någon betydande påverkan på partikelföreningar i Sundsvall, då centrala Sundsvall har ett utbyggt fjärrvärmenät. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Kommunen kan bidra till renare luft genom kortare resvägar, för att minska start/stopp för bil. (M Sverige)

Kommentar: Kortare resvägar för biltrafiken i centrala Sundsvall riskerar att öka trafiken och därmed bidra till ökade utsläpp från vägtrafiken, vilket motverkar åtgärdsprogrammet syfte. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Regionen önskar en starkare värdering av gröna ytors funktion som luftrenare, särskilt på vägavsnitt med en tätare trafik. (Region Västernorrland)

Kommentar: Kunskapsläget om gröna ytors funktion som luftrenare är oklart. Även om växtlighet och gröna ytor kan bidra till förbättrad luftkvalitet genom så kallad deposition kan samtidigt stadsvegetation i kombination med en tätare stad, begränsa ventilation och utspädning av föroreningar. Förmågan till deposition varierar dessutom mellan olika typer av växtlighet. Visar den föreslagna utredningen på högre skattad effekt från gröna ytor så får åtgärdsprogrammets bedömning korrigeras. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

Flytta ut kommunkontoret utanför staden och riv kontoret så det blir en fin grön park att gå i. (Olof Kappinen)

Dela ut de olika avdelningarna runt omkring i kommunen. (Sara Berg)

Kommentar: Inte aktuellt att riva Kommunhuset. Ökad användning av grönska är dock något som tas upp i åtgärdsprogrammet. När det kommer till resvanor hos anställda inom kommunen ger åtgärder för förbättrad gång, cykel och kollektivtrafik möjlighet för fler hållbara arbetsresor. *Ingen åtgärd.*

Dubbdäck

Synpunkt

Regionen har inga synpunkter på förslaget om utredning av dubbdäcksförbud, utan anser att en sådan åtgärd hade kunnat övervägas redan tidigare eftersom problemet med partikelhalter på dessa platser inte är ett nytt fenomen. (Region Västernorrland)

Kommentar: Dubbdäcksförbud är en åtgärd som haft effekt på partikelhalterna på de platser där förbud upprättats. Samtliga dessa platser ligger i södra Sverige. I det tidigare åtgärdsprogrammet från 2014 inkluderades inte en utredning av dubbdäcksförbud utan andra åtgärder prioriterades. Detta med tanke på klimatet i Sundsvall, trafiksäkerhet vintertid och den höga andelen dubbade vinterdäck i regionen. Då problemen med partiklar fortfarande kvarstår är utredningen av ett sådant förbud nu aktuellt. *Ingen åtgärd.*

Synpunkt

KS anser att miljözon och dubbdäcksförbud sannolikt är de mest effektiva åtgärderna, men dubbdäcksförbud är ej lämpligt på Bergsgatan. Oro över att de åtgärder som fortsatt ska utredas då hamnar för långt fram i tiden och tar tid innan man kommer tillrätta med föreningarna. (Kommunstyrelsekontoret)

Kommentar: Det finns som Kommunstyrelsen nämner en risk att en utredning av dubbdäcksförbud för både Bergsgatan och Köpmangatan tar tid. Samtidigt är de uppmätta halterna av partiklar längs Bergsgatan höga och det är viktigt att studera vad ett dubbdäcksförbud kan ha för effekt längs sträckan. Utredningen får sedan ta ställning till om ett förbud också längs Bergsgatan är genomförbart. *Ingen åtgärd.*

Väghållning

Synpunkt

Rutiner för dammbindning och renhållning behöver beskrivas tydligare. Utförligare beskrivning av åtgärden rörande dammbindning/renehållning, viktigt med utveckling av nya metoder. (Trafikverket)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Information/Kommunikation

Synpunkt

Uppgifter om överskridandets omfattning och källfördelning samt mätning och modellering behöver förtydligas och del av den information som nu ligger i bilaga behöver redovisas i huvudtexten. (Naturvårdsverket)

Det saknas en redovisning av de senaste mätresultaten av partiklar i åtgärdsprogrammet och behöver även redovisas mätdata för Bergsgatan. (Trafikverket)

Kommentar: Kapitlen om Nuläge och Bakgrund har omarbetats och ovanstående synpunkter har beaktats. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Konsekvenser av åtgärdsprogrammet för allmän och enskild synpunkt behöver beskrivas mer utförligt. Effektbedömning och konsekvensanalys behöver utvecklas/förtydligas. Kvantifierade bedömningar saknas. (Naturvårdsverket)

Kommentar: Kvantifierade bedömningar har inte genomförts. Detta dels eftersom diskrepansen mellan mätning och den modellering som användes för att kartlägga nuläget var stor. Vad denna diskrepans berodde på har ännu inte klarlagts. Tillförlitligheten i en sån modelleringen för att göra en kvantifierad bedömning ansågs därför som osäker. Effektbedömning per åtgärd har istället utvecklats i den omarbetade versionen. Konsekvensanalysen av programmet utvecklas i den omarbetade versionen. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Kan inte utesluta bilen om man vill ha levande centrum, åtgärdsprogrammet beskriver inte vad som ska göras för att underlätta fordonstrafiken i centrum. (M Sverige)

Kommentar: Åtgärdsprogrammet har som syfte och mål att minska luftföroreningarna så att halterna inte överstiger vad som är tillåtet enligt miljökvalitetsnormerna. Åtgärdernas konsekvenser för fordonstrafiken och centrum kan dock beskrivas tydligare, vilket gjorts i en utvecklad konsekvensanalys. *Synpunkten delvis beaktad.*

Synpunkt

Förtydliga redan i inledningen att miljökvalitetsnormen ej nåtts på antal år. Förtydliga också miljömålets funktion, gällande hälsoeffekter. (Miljökontoret)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Bedömningen att åtgärdsprogrammet inte behöver omfatta kvävedioxider borde utvecklas. Borde också beskrivas hur åtgärder som är kopplade till kvävedioxider kommer fortsätta att utföras. (Trafikverket)

Kommentar: Bedömningen rörande kvävedioxid utvecklas och det fortsatta arbetet beskrivs översiktligt. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Kapitlet som beskriver nuläget behöver tydligare beskriva att det pågår flera statliga och kommunala väg- och husbyggnationer. Byggdamm från dessa men också att trafik flyttas till följd av omledningarna, kan ha påverkat de gator som nu uppvisar förhöjda partikelhalter. (Trafikverket)

Kommentar: Det är ännu oklart och inte belagt ifall byggdamm från nybyggnationerna har påverkat partikelhalterna. Viss misstanke finns om att de kan ha bidragit till förhöjda partikelnivåer. Beskrivning av detta har därför lagts till i kapitlet som beskriver nuläget. *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Utveckla beskrivningen av hur vädret påverkat överskridanden 2020 och 2018. Samt utveckla hur klimatförändringarna kan göra att situationer med extremt väder blir mer vanligt förekommande, vilket i sin tur påverkar partikelföroreningarna. (Trafikverket)

Kommentar: *Synpunkten beaktad.*

Synpunkt

Att prioritera gående och cyklister fungerar inte, trots fler cykelbanor minskar antalet cyklister. Skadeutfallet vid cykling är betydande och överstiger faktiskt skadorna vid bilolyckor. (M Sverige)

Kommentar: Cyklingen minskar inte i Sundsvall enligt de mätningar kommunen har, utan ligger snarare på en stabil nivå eller ökar längs vissa sträckor. Mellan resvaneundersökningen 2009 och 2016 ökade också andelen resor med cykel från en procent till sju procent. I Sundsvall är majoriteten av olyckorna i vägtrafiken singelolyckor för fotgängare, därefter kommer singelolyckor för cykel och den tredje vanligaste olyckstypen är singelolyckor med motorfordon. Majoriteten av olyckorna i Sundsvall 2019 gav måttliga eller lindriga skador. Trafiksäkerhet för samtliga trafikanter är något som kommunen tar på stort allvar och trafiksäkerhetsarbetet sker med Nollvisionen som mål. ***Ingen åtgärd.***

Uppföljning

Synpunkt

Regionen efterlyser även en tydligare plan för uppföljning av åtgärdsprogrammet. (Region Västernorrland)

Kommentar: Planen för uppföljning beskrivs i den nya versionen under den nya rubriken 9. *Uppföljning av åtgärdsprogrammet. Synpunkten beaktad.*

Inkomna synpunkter i fulltext

Från: Lisa Persson <m.lisa.persson@gmail.com>

Skickat: den 5 maj 2020 22:01

Till: Myndighetspostlåda SBN

Ämne: SBN-2019-01296

Hej!

Vi är en nyinflyttad barnfamilj som valt (kunnat välja) att bo relativt centralt för att inte behöva använda bil i vardagen. Det vi tycker saknas är tak och skydd för barnvagnar och cykelvagnar vid förskolorna, vi har erfarenhet av två. Vintercyklar man eller går med barnvagn för att ta bussen är det inte kul att hämta en blöt vagn som kanske är stulen? Rostar sönder av att stå ute. Dessutom saknas det en utbyggd kollektivtrafik. Det är lika dyrt att åka buss i Sundsvall som att åka buss i storatadsregion med skillnaden att det tar tre gånger så lång tid med få avgångar och byten. Tex granlo-sjukhuset, ca tre km fågelväg men tar 30 min plus gångtid 10min till busshållplats med kollektivtrafik. Klart att bilen blir det självklara valet om det inte finns starka ekonomiska incitament eller ett personligt engagemang för miljö och hälsa.

Det saknas också övergångsställen på många gator, det är som att man inte vill att folk ska gå istället för att ta bilen. Tex västra vägen, inte ens vid busshållplatsen finns det ett övergångsställe. Det känns inte tryggt att gå över gatan med små barn.

Tack för att jag fick lämna synpunkter.

Lisa Persson

Miljökontoret**§ 31 Yttrande över remiss - åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun**

(MN-2020-00021-2)

Beslut

Miljönämnden beslutar att godkänna tjänsteskrivelsen, daterad 2020-05-06, som miljönämndens yttrande till stadsbyggnadsnämnden.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har utarbetat ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun. Programmet är nu ute på samråd med sista svarsdatum 7 juli till stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag Miljönämndens arbetsutskott - 2020-06-02 - §21
- Tjänsteskrivelse - MN-2020-00021-2 - Yttrande över remiss - åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun
- Bilaga E-post remiss
- Bilaga Remiss åtgärdsprogram för luftkvalitet

Uppföljning av beslut

Miljönämnden kommer att meddelas kommunfullmäktiges beslut i frågan.

Yttrande över remiss - åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta att godkänna tjänsteskrivelsen, daterad 2020-05-06, som miljönämndens yttrande till stadsbyggnadsnämnden.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har utarbetat ett förslag till åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun. Programmet är nu ute på samråd med sista svarsdatum 7 juli till stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

Bakgrund

Nuvarande Åtgärdsprogram för friskare luft i Sundsvall beslutades av kommunfullmäktige 2014-09-25 och gäller till och med 2020-06-23. Det finns ett ärende från stadsbyggnadsnämnden på väg upp till kommunfullmäktige att nuvarande program ska fortsätta att gälla till 2020-12-01.

På inrådan av Naturvårdsverket har Stadsbyggnadskontoret tagit fram ett förslag till nytt åtgärdsprogram för luftkvalitet. Det nya åtgärdsprogrammet för luftkvalitet omfattar partiklar. Miljödepartementet kommunicerade 2019-12-13, baserat på överskridanden av partiklar på Bergsgatan, en begäran om nytt åtgärdsprogram. Sundsvalls kommun har, tillsammans med Länsstyrelsen Västernorrland och Trafikverket tagit fram bifogat förslag till åtgärdsprogram för luftkvalitet. Enligt Miljöbalken 5 kap 7§ ska myndigheter, kommuner, organisationer,

verksamhetsutövare, allmänheten och övriga som berörs av åtgärdsprogrammet ges tillfälle att under minst två månader lämna synpunkter på förslaget.

Förvaltningens överväganden

Generella synpunkter

Miljökontoret är kritisk till åtgärdsprogrammet som är alltför vagt och oprecist. Det framgår inte ens hur länge programmet sträcker sig i tid. Åtgärder är inte tidsatta när de ska vara klara, kostnader för åtgärder omfattar bara delar av åtgärder och programmet har ingen uppföljning. Den största kritiken handlar om att de flesta åtgärder inte är åtgärder utan utredningsaktiviteter. Programmet riskerar att bli till intet förpliktigande. Det kanske sker utredningar någon gång under kommande år men det framgår inte vilken nämnd som ska vara ansvarig eller hur utredningar ska finansieras. Om utredningar görs så är det oklart om åtgärder sedan kommer att ske eller hur beslutsgången efter utredningar kommer att se ut. Miljökontoret menar att utredningar borde ha gjorts innan så att åtgärdsprogrammet istället kunde innehålla just åtgärder som kan bidra till förbättrad luftkvalitet.

Detaljerade synpunkter

Programmet borde kunna uppdateras med mer aktuella preliminära mätvärden för 2020 eftersom remissen skickades ut den första maj.

1 Inledning

Miljökontoret tycker att det bör framgå redan i avsnittet om inledning att miljömålen om luftkvalitet inte har klarats på många år och att miljömålen är satta utifrån att inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter och djur.

Kapitel 3 Nuläge

Miljökontoret menar att nulägesbeskrivningen är alltför tunn. Rubriken 3.2 Geografiska förutsättningar kan förslagsvis bytas ut till Förutsättningar och förutom geografiska förutsättningar innehålla sådant som hastighet, vegetation, fysisk planering/byggnader, dammbindningsåtgärder, etc.

Avsnitt 3.4 Kartläggning av luftkvaliteten genom SIMAIR

Miljökontoret skulle gärna se en utveckling av resonemanget om utvärderingströsklar. Vad innebär de olika nivåerna för betydelsen av mätkrav och kontroll? Det finns en tabell och beskrivningar om antal vägavsnitt som överskrider utvärderingströsklar men som läsare vill man veta vad konsekvenserna av detta blir.

Kapitel 6 Föreslagna åtgärder

Som nämnts ovan vill miljökontoret se tidsatta åtgärder, dvs tid för start och avslut för varje åtgärd samt vilken nämnd eller aktör som ska vara ansvarig. De åtgärder som inte är åtgärder, utan utredningar, borde åtminstone innebära att det ska utredas OCH tas ställning till om åtgärd ska vidtas eller ej.

Miljökontoret saknar en åtgärd som kunde innebära ytterligare sänkt hastighet, övervakning av hastighetsbegränsning genom exempelvis kameraövervakning, farthinder, sänkt hastighet på längre sträcka eller liknande. Detta är framförallt viktigt på Bergsgatan där luftkvaliteten är som sämst. Där räcker det inte med de åtgärder som föreslås, dvs, dammbindning, sopning och framtida ändrad sträckning av E14!

Avsnitt 6.2.1 Vaghållning

Miljökontoret menar att åtgärden inte är tillräcklig. Åtgärden är formulerad som fortsatt dammbindning. Miljökontoret menar att det är alltför passivt och att det borde handla om förbättrad dammbindning såsom fler gånger per dygn, andra tider på dygnet för att undvika minusgrader, komma igång tidigare på året, spola med vatten mellan saltbindning, etc.

Sid 21, rubrik Önskvärda åtgärder

Miljökontoret förstår inte varför rubriken heter önskvärda åtgärder. Ett åtgärdsprogram ska ju innehålla åtgärder, inte önskningar. Effekt borde beskrivas även för ITS-teknik.

Kapitel 8 Ansvar, kostnader och tidplan

Som nämnts ovan vill miljökontoret se utpekad ansvarig nämnd istället för kommunen eftersom det bara är kommunfullmäktige som kan besluta om vilken nämnd som ska vara ansvarig.

Tidpunkt för när respektive åtgärd ska starta och vara klar bör framgå.

Samtliga kostnader, även utredningskostnader bör framgå

Förslag till uppföljning

Miljönämnden kommer att meddelas kommunfullmäktiges beslut i frågan.

Kristin Eriksson

Miljödirektör



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Ann-Christine Stjernberg
Tel: 010-698 12 49

ann-christine.stjernberg
@naturvardsverket.se

YTTRANDE

2020-06-22 Ärendenr:

NV-04184-20

Sundsvalls kommun
sundsvalls.kommun@sundsvall.se

Yttrande över förslag till åtgärdsprogram (dnr SBN-2019-01296-7)

Sammanfattning

Naturvårdsverket ser positivt på att Sundsvalls kommun har tagit initiativ till att revidera åtgärdsprogrammet för partiklar (PM10). Tidigare åtgärdsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2014 går ut 2020-06-23 och ska enligt 5 kap. 9 § miljöbalken nu omprövas.

Naturvårdsverket erinrar om att höga halter av luftföroreningar generellt, och särskilt i tätbebyggt område, har negativ påverkan på människors hälsa. Luftföroreningar påverkar människors hälsa även vid nivåer under fastställda miljökvalitetsnormer och särskilt utsatta är barn och känsliga personer. Enligt de senaste beräkningarna orsakar luftföroreningar omkring 7 600 förtida dödsfall i Sverige varje år och de sammanlagda hälsoeffekterna beräknas kosta samhället motsvarande 56 miljarder kronor varje år.

Mätningar visar att miljökvalitetsnormen för PM10 fortfarande överskrids men inte normen för kvävedioxid (NO₂). Det är av stor vikt att det program som nu tar vid, får en inriktning och ett innehåll som gör att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) följs så snart som möjligt.

BESÖK: STOCKHOLM – VIRKESVÄGEN 2
ÖSTERSUND – FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 010-698 10 00
E-POST: REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

Målsättningen bör vara att normen följs inom en tvåårsperiod. I nuläget anser Naturvårdsverket att förslaget till åtgärdsprogram saknar den precision och styrka som krävs för att följa miljö kvalitetsnormen inom den tidsperioden, och att det finns brister i programmets innehåll som gör att bland annat följande behöver förtydligas eller utvecklas:

- Uppgifter om överskridandets omfattning och källfördelning, vad har uppmätts och vad har modellerats. En analys kring avvikelser mellan de två metoderna och hur kommunen avser att arbeta vidare för att utreda detta. Nu hänvisas resultaten till en bilaga, detta bör tydligt sammanfattas och redovisas i åtgärdsprogrammet i form av en tabell.
- Precisering av åtgärderna samt hur och när de ska genomföras och finansieras.
- Effektbedömning och konsekvensanalys.
- Åtgärdsprogrammets fokus; vilka är de skarpaste och lämpligaste åtgärderna för att hålla perioden av överskridande av miljö kvalitetsnormen för PM10 så kort som möjligt?
- Strukturera gärna åtgärderna utan att hänvisa till fyrstegsprincipen eftersom den inte fyller något direkt syfte i åtgärdsprogrammet.

De beteendepåverkande åtgärderna är bra men mer lämpade i ett strategiskt miljöprogram än ett åtgärdsprogram. Åtgärder i ett åtgärdsprogram ska i första hand vara inriktade på att snabbt sänka halterna i det identifierade område där överskridande sker. Att minska utsläppen generellt är positivt men ger inte alltid en effekt på de lokala halterna samt inom den önskade tidsramen.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket ser positivt på att åtgärdsprogrammet för partiklar (PM10) revideras, men anser att det nuvarande förslaget behöver omarbetas för att det ska vara möjligt att följa miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10). Förslaget innehåller i nuläget ett stort antal åtgärder av olika effektivitet. Naturvårdsverket anser att ett större fokus behöver läggas på de åtgärder som har störst effekt och som är lämpligast för att hålla perioden av överskridande av miljö kvalitetsnormen för PM10 så kort som möjligt.

Vi har i vårt yttrande över förslaget till åtgärdsprogram utgått från de krav som miljöbalken, luftkvalitetsförordningen (2010:477) samt Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet (NFS 2019:9) ställer på innehåll i åtgärdsprogram samt den vägledning som ges

i Naturvårdsverkets handbok om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (Luftguiden, handbok 2019:1).

Omfattning av överskridandet

Enligt 33 § 1 och 2 luftkvalitetsförordningen ska ett åtgärdsprogram innehålla information om var ett överskridande av en miljö kvalitetsnorm inträffat, det berörda området typ, storlek, väderleksförhållanden och skyddsvärda objekt. Vägledning om dessa krav finns i kapitel 9.2.2 i Luftguiden.

Var miljö kvalitetsnormen för PM10 har överskridits, det berörda området typ och storlek beskrivs översiktligt i förslaget. Åtgärdsprogrammet innehåller bl.a. kartor från en modellberäkning som visar halter i Sundsvall. Det framgår dock att det finns relativt stora skillnader mellan uppmätta och beräknade halter som gör det svårt att använda kartorna för att identifiera var i Sundsvall miljö kvalitetsnormen riskeras att överskridas. Det är viktigt att det förtydligas i programmet på vilka gatuavsnitt miljö kvalitetsnormen riskerar att överskridas och där åtgärder i så fall behöver sättas in. Det finns även brister i redovisningen när det gäller andra viktiga detaljer, såsom antalet människor som exponeras för halter över normen samt information om skyddsvärda objekt (t.ex. skolor) inom det berörda området.

Vad gäller väderleksförhållanden, lyfts inversioner fram som en viktig bidragande faktor till höga halter under vintern men också de torra vägbanorna i kombination med dubbdäck under vårvintern som medför att halterna av PM10 överskrids. En mer detaljerad analys över hur de torra vägbanorna och det kalla väderläget påverkar halterna och förutsättningarna att följa miljö kvalitetsnormen hade varit önskvärd. T.ex. kan sådana analyser ge värdefull information om det finns tillfällen under året då det kan vara relevant med kortsiktiga åtgärder som syftar till att minska utsläppen under kortare perioder.

Precisering av åtgärder

Åtgärdsprogrammet redovisar många förslag till åtgärder och styrmedel. Vår bedömning är att alla inte relaterar till sänkning av PM10-halterna, utan i vissa fall främst till kvävedioxid. Ett åtgärdsprogram får enligt 5 kap. 9 § miljö balken omfatta all verksamhet och alla åtgärder som kan påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer, det är dock viktigt att i första hand satsa på de åtgärder som är lämpligast för att snabbt sänka halterna av den förorening som är aktuell för åtgärdsprogrammet. Enligt Luftguiden (avsnitt 9.2.3) bör man initialt lista alla de åtgärder som kan vara tänkbara att ha med i åtgärdsprogrammet och låta dessa ingå i den konsekvensanalys som ska tas fram parallellt. Därefter bör man välja ut de åtgärder (avsnitt 9.2.4) som bäst kan påverka halterna på de kritiska platserna (gatorna) så att den berörda normen kan följas så snart som möjligt. Kommunen refererar till Trafikverkets s.k. fyrstegsprincip, som ur resurssynpunkt är en bra metod, men den går med andra ord emot de principer som gäller inom arbetet med åtgärdsprogram, där man ska vidta åtgärder som gör att miljö kvalitetsnormen följs så snart som möjligt. De åtgärder som kommunen ser som miljö strategiskt arbete kan nämnas, men som kompletterande åtgärder för att förbättra den generella luftkvaliteten i Sundsvall.

I kapitel 6 om föreslagna åtgärder anges, utöver bränslebyte, att andra åtgärder är viktiga. I tidigare kapitel om luften i Sundsvall nämns att slitage av vägbanan genom dubbdäck samt resuspension av partiklar från vägbanan är den dominerande källan. Denna tes stöds med haltdiagram med högst halter under mars och april då många använder dubbdäck och det ofta förekommer torra vägbanor. Fokus på åtgärder bör med denna anledning ligga på att minska användningen av dubbdäck på utsatta vägar. Vid behov kan vissa kortsiktiga åtgärder såsom dammbindning och förbättrad renhållning också vara lämpliga för att undvika överskridanden på kort sikt.

I och med att dubbdäck anses vara en stor bidragande källa till överskridande är Åtgärd 6.1.9 om att utreda dubbdäcksförbud förmodligen av stor vikt. En utredning i sig ger ingen effekt utan det är själva införandet av dubbdäcksförbud som ger stor effekt på halterna. Dubbdäcksförbud hanteras olika i de kommuner som har infört detta, t.ex. i vilken mån man beviljar dispens från förbudet. I Uppsala går det att ansöka om dispens vid behov för enstaka tillfällen. Utredningen bör fokusera på hur och när ett förbud kan införas och vilka effekter det får på trafikflöden, tillgänglighet och på halterna av PM10. Med denna ansats blir åtgärden ett tillskott till åtgärdsprogrammet istället för enbart öka kunskapen om åtgärder.

Åtgärdernas bedömda effekt till att bidra till att normen följs De i många fall oprecist beskrivna förslagen till åtgärder gör det svårt att bedöma vilken effekt enskilda förslag samt alla förslag samlat kommer att ha på luftkvaliteten i Sundsvall, samt i vilken utsträckning de bedöms bidra till att normen följs. Det sistnämnda är ett krav på åtgärdsprogram som följer av miljöbalken 5 kap 9 § 4.

Sammantaget är konsekvensanalyserna av åtgärdsförslagen mycket översiktliga. Sundsvalls kommun bedömer att arbetet med många av de föreslagna åtgärderna kan påbörjas under 2020 och att målet med åtgärdsprogrammet är att miljö kvalitetsnormen för PM10 ska klaras årligen framöver. Det finns dock inga scenarioräkningar för vad åtgärderna skulle innebära för luftkvaliteten och halterna av PM10. Endast en grov uppskattning presenteras för vardera åtgärds effekt på halterna av PM10. Det saknas en bedömning i konsekvensbeskrivningen om huruvida åtgärderna anses vara tillräckliga för att uppfylla det angivna målet med åtgärdsprogrammet, dvs att klara miljö kvalitetsnormen för PM10 varje år framöver. De föreslagna åtgärdernas samlade effekt bör redovisas, dels på ett eller ett par års sikt, dels på längre sikt (5-10 år).

Det är möjligt att genomföra kvantifierade bedömningar med hjälp av bl.a. tillgängliga data, antaganden och beräkningsmodeller. Kvantifierade bedömningar bör därför göras, annars är det mycket svårt att bedöma om och när åtgärderna kan leda till att miljö kvalitetsnormen följs.

Konsekvenser från allmän och enskild synpunkt, samt finansiering Enligt miljöbalken 5 kap 9 § 6 ska åtgärdsprogrammets konsekvenser från allmän och enskild synpunkt beskrivas samt hur åtgärderna är avsedda att finansieras. Programmets konsekvenser från

allmän och enskild synpunkt av föreslagna åtgärder är endast översiktligt beskrivna och kostnaderna anges endast för ett fåtal åtgärder. Hur respektive åtgärd ska finansieras beskrivs inte heller i åtgärdsprogrammet. Detta är dock ett krav enligt miljöbalken och behöver alltså framgå i åtgärdsprogrammet. Finansieringsfrågorna måste lösas för att samordna genomförandet av åtgärderna.

Konkretisering av när och hur genomförandet av åtgärder ska ske Enligt miljöbalken, 5 kap 9 § 2 ska det i åtgärdsprogram finnas uppgifter om vilka myndigheter eller kommuner som behöver vidta åtgärderna och när åtgärderna behöver vara genomförda. En genomförandeplan med tidplan och tydligare utpekade ansvarsförhållanden är av central betydelse för att klargöra och konkretisera de berörda myndigheternas och kommunernas skyldigheter och befogenheter.

I åtgärdsprogrammet framgår det vilken aktör som är ansvarig för respektive åtgärd (myndighet eller kommunen). Dock hade det varit önskvärt att peka ut en aktör som huvudansvarig för att varje enskild åtgärd vidtas. Det hade även varit en fördel om det hade framgått vilken del av kommunen som ansvarar för respektive åtgärd, t.ex. Stadsbyggnadskontoret eller Miljökontoret. Vad gäller tidplan gör kommunen endast bedömningen att flertalet föreslagna åtgärder och utredningar har möjlighet att påbörjas inom 1-2 årsperiod. I tidplanen bör det framgå vilka åtgärder som kan beslutas och genomföras direkt och vilka som kräver ytterligare analys och preciseringar innan beslut om genomförande kan fattas samt när dessa beslut kan väntas ske.

I anslutning till åtgärdsprogrammen behöver en kontinuerlig uppföljning och utvärdering av programmen ske. Detta för att följa upp effekten och vid behov modifiera programmen samt för att dra lärdom inför framtida luftvårdsarbete.

Åtgärder i ett åtgärdsprogram bör uppfylla den utformning som anges i Luftguiden. För de enskilda åtgärder och styrmedel som väljs ut behöver följande redovisas:

- Vilken kommun eller myndighet som behöver vidta åtgärden/styrmedlet
- När åtgärden behöver vara genomförd
- I vilken grad åtgärden/styrmedlet påverkar de olika källorna
- Den förbättring av halterna som åtgärden/styrmedlet bedöms medföra
- Hur åtgärderna tillsammans kan bidra till att normen följs
- Övriga konsekvenser för enskilda och det allmänna
- Hur åtgärderna/styrmedlen ska finansieras

Enligt 43 § NFS 2019:9 ska den länsstyrelse eller kommun som fastställt ett åtgärdsprogram senast tre månader efter fastställandet inkomma till Naturvårdsverket med en redovisning av ett större antal uppgifter rörande åtgärdsprogrammet och luftkvaliteten i det berörda området (se bilaga 7 i NFS 2019:9). Naturvårdsverket vill uppmärksamma Sundsvalls kommun på att det är relevant att planera för hur dessa uppgifter ska samlas in, då det kan vara ett tidskrävande arbete.

Bedömning av huruvida åtgärderna är tillräckliga för att nå miljökvalitetsnormen

Naturvårdsverket anser att ambitionsnivån i åtgärdsprogrammet ska vara att miljökvalitetsnormen följs snarast möjligt, särskilt då tiden för då miljökvalitetsnormen senast skulle följas har passerat. I praktiken kan detta innebära innevarande eller nästföljande år räknat från tiden för fastställelsen.

Enligt luftkvalitetsförordningen ska det framgå av åtgärdsprogrammet på vilket sätt de åtgärder som har genomförts, pågår eller behöver vidtas är lämpliga för att hålla perioden av överskridande av miljökvalitetsnormen så kort som möjligt. Bestämmelsen utgår från luftkvalitetsdirektivet som anger att det i en luftkvalitetsplan (åtgärdsprogram) ska föreskrivas lämpliga åtgärder så att perioden av överskridande kan hållas så kort som möjligt. I detta åtgärdsprogram är ambitionen att följa normen så snart som möjligt, de åtgärder som åtgärdsprogrammet landar i bedöms dock sakna den precision och styrka som krävs för att uppnå detta.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Roger Sedin.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggare Ann-Christine Stjernberg, föredragande, handläggare Matthew Ross-Jones, handläggare Helena Sabelström och handläggare Henrik Larsson.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Roger Sedin

Ann-Christine Stjernberg

Kopia till:
Regeringskansliet
Länsstyrelsen Västernorrlands län
Trafikverket Region Mitt

Stadsbyggnadsnämnden
851 05 Sundsvall

Trafikverkets yttrande över åtgärdsprogram för partiklar i Sundsvalls kommun

Yttrande

Trafikverket anser att det är positivt att kommunen tar fram ett nytt åtgärdsprogram för partiklar i Sundsvall. Trafikverket har deltagit i arbetet vid framtagandet. Även under tiden som befintligt åtgärdsprogram har gällt har kommunen och Trafikverket samarbetat. Inte minst när det gäller åtgärder för dammbindning där Trafikverket har, utöver åtgärder för dammbindning på statliga vägar genom Sundsvall, utfört samma typ av åtgärder på kommunens berörda gator.

Synpunkter på innehåll

Det saknas en redovisning av de senaste mätresultaten av partiklar i åtgärds-programmet. Det finns ett stapeldiagram (figur 1) som visar mätresultaten för partiklar på Köpmangatan 2017. Detta ger en bra bild av när under året man har problem. Det vore därför bra att ha motsvarande stapeldiagram för Bergsgatan för att visa på gatornas likartade problem. Det vore också intressant att se aktuell mätdata, eller ännu hellre en sammanställning av årliga mätdata från 2014-2019 för Bergsgatan och Köpmangatan.

Under avsnitt 2.3.2 skulle de åtgärder som utförs när det gäller dammbindning och sopning kunna beskrivas tydligare, tex. vilka gator som åtgärdas och när sådana åtgärder vidtas.

Under *Kapitel 3 Nuläge 3.1 Luften i Sundsvall* borde det tydligare beskrivas att flera statliga och kommunala väg- och husbyggnationer pågår i centrala Sundsvall. Det kan i sig innebära förhöjda partikelhalter som generas från verksamheterna, men kan också innebära att trafik flyttas över till berörda gator som nu uppvisar förhöjda partikelhalter. Det går också att utveckla i texten att 2020 är ett "extremt år", med milda temperaturer dagtid under vintern samt upptorkning och tillfrysning på nätterna redan i januari/ februari, vilket försvårade dammbindningen med salt. Dessa överskridanden var utöver de i vanliga fall förekommande höga halterna i mars/april. 2018 var ett annat extremt år, då värme och uteblivet regn medförde att dammbindning behövdes ända in i juni. Klimatförändringar kan göra att dessa situationer blir mer vanligt förekommande i framtiden.

Kommunen har gjort en bedömning att åtgärdsprogrammet inte behöver omfatta kvävedioxider. Den bedömningen borde utvecklas och det borde även beskrivas hur åtgärderna som är kopplade till kvävedioxider kommer fortsätta att utföras. Annars finns risken att dessa halter kan öka igen.

Synpunkter på föreslagna åtgärder

- En ny åtgärd borde läggas till som handlar om kommunens rutiner när bedömning görs var skolor ska placeras eller planläggas. Om skolor förläggs så att skolvägarna blir trafikfarliga kan eleverna inte gå själva till och från skolan, utan kommer skjutas av föräldrarna eller behöva få skolskjuts. Det i sig genererar mycket mer biltrafik i rusningstid.
- Det bör finnas med en åtgärd som beskriver hur kommunen ska beakta partikelhalterna i samband med den fysiska planeringen, tex. på Bergsgatan. Åtgärden borde beskriva vad som ska beaktas vid lämplighetsprövningen enligt PBL samt vilka utredningar som ska göras kopplat till detta.
- Trafikverket anser att åtgärd 6.2.1 när det gäller väghållning skulle kunna utvecklas så att den även innehåller utredningar för att hitta mer effektiva åtgärder och utförande av dessa. Renhållningen av gatorna skulle också kunna förtydligas under denna punkt. Denna åtgärd bör gälla alla berörda gator som riskerar att få höga partikelhalter i Sundsvall.
- Trafikinformation i realtid för att påverka val av färdväg är en intressant åtgärd som borde kunna ge viss effekt. Trafikverket bedömer dock att åtgärden kan bli ointressant om effekten förväntas bli så låg som anges i texten. Trafikverket bedömer också att åtgärden kan bli svår att genomföra/finansiera om den bedöms ge så liten effekt.
- Åtgärdsprogrammet uppskattar att vägtrafiken står för 30-60% av utsläppen av partiklar. Det borde även virvla upp partiklar från större markytor, tex. parkeringsplatser eller liknande, intill de större gatorna under de mest kritiska perioderna, dvs vår och höst. Ett samarbete med berörda fastighetsägare intill Bergsgatan och Köpmangatan om tex. dammbindning borde därför också finnas med som en åtgärd.

Detaljsynpunkter

Trafikverket har noterat detaljsynpunkter på texten direkt i åtgärdsprogrammet, se bilaga.

För Trafikverket

Ingela Öhrling

Samhällsplanerare

YTTRANDE FRÅN LOKALKLUBBEN I SUNDSVALL AV RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE (FD MOTORMÄNNEN) AVSEENDE NYTT ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR LUFTKVALITET INOM CENTRALA SUNDSVALL

Kommentarer relaterade till vårt kompetensområde:

När det gäller åtgärder för att påverka resandet och transportsätt har kommunen sedan länge en målsättning att gående, cyklisterna och kollektivtrafik skall prioriteras. Detta har hittills inte fungerat och trots en kraftig ökning av cykelbanor minskar antalet cyklisterna. Resultatet av kampanjen med vintercyklisterna och elcyklisterna måste också betraktas som mindre lyckat.

Vår uppfattning är att de som använder bilen ofta inte har något fungerande alternativ. Generellt gäller att befolkningen är väl medveten om de hälsovinster som cykling och gång innebär, men de krav som ställs i dagens familje- och yrkesliv gör att bilen i många fall är ett mycket viktigt instrument för att få livspuzzlet att fungera. Med tanke på topografin i Sundsvall måste vi inse att bilen inte utan vidare ersätts med en cykel och att säsongen för cykling i bästa fall omfattar 5-6 månader. Skadefallet vid cykling är också betydande och överstiger faktiskt skadorna vid bilolyckor. Detta bör kommunen verkligen beakta innan man okritiskt rekommenderar cykling till alla.

Om vi önskar ett levande centrum med rimlig affärsverksamhet kan bilen inte uteslutas. I åtgärdsprogrammet har vi svårt att se vad som kan göras för att underlätta fordonstrafiken där. I stället försvinner parkeringsplatser till förmån för byggandet av hotell och fastigheter vilket ökar antalet fordon i centrum med ökade utsläpp som följd. Samtidigt sker en förtätning mot vattnet, vilket är tvärt emot vad som tidigare utlovades av Kommunen.

Visserligen har det tillkommit ett parkeringshus vid centralstation men avståndet till centrum avskräcker många att parkera där.

Kommunen kan bidra med renare luft genom korta resvägar. Fordonets tid på gata/väg måste minimeras med så få start/stopp som möjligt. Detta är mycket viktigt och kommunen får inte i sin planering skapa miljöer där fordonstrafiken stoppas upp. Det har man tyvärr gjort genom de s.k timglas-bussållplatserna, som ger upphov till många stillastående, gasande fordon och livsfarliga omkörningar av irriterande förare. Denna verklighet anser M inte är varken klimatsmart eller säkerhetsmässigt acceptabelt. Här borde det närmast vara självklart att göra en trafiksäkerhetsanalys hur det blev i verkligheten.

Koldioxidutsläppen har under de senaste tre åren inte minskat enligt den barometer som kan avläsas på nätet. Koldioxidreduceringen är 2020-06-29 endast 9.214 kg jämfört med år ~~2020~~ 2019 som var 19.851 kg. Tre år tidigare uppmättes reduktion på ca. 29.000 kg.

Ett tungt ansvar vilar på kommunen när det gäller valet av fossilfria drivmedel/system i bussarna. Att beakta speciellt är att bussarna i slutet av vintersäsongen rör upp stora moln av slitagepartiklar från tidigare halkbekämpning vilket säkerligen är hälsovådligt.

För ca. fem år sedan visade en utredning att partikel PM10 som uppstod när dubbdäck användes på asfalt inte kunde tas upp av blodomloppet. Efter kontakt med Bertil Forsberg, miljöprofessor vid Umeå Universitet, visar det sig att 20-30% av koncentration av slitagepartiklar ("vägdamm") inom fraktionen PM10 är så små att de faller inom fraktionen PM2,5. Det innebär att i Sundsvall mer av PM2,5 kommer från vägdamm än från avgasutsläpp. Enligt honom är det inom vetenskapliga kretsar omtvistat om kvävedioxid i sig har allvarliga effekter eller om NO2 är en indikator för andra trafik- och avgaskomponenter.

Sundsvall 2020-06-30

Rune Larsson

Ordförande Motormännens
Lokalklubb Sundsvall

Claes-Håkan Sjölund

Styrelsemedlem Motormännens
Lokalklubb Sundsvall

(Vi byter namn vid årsmötet i september till Lokalklubb Sundsvall M Sverige)

KOMPLETTERING AV LOKALKLUBBEN M SUNDSVALLS YTTRANDE AVSEENDE NYTT ÅTGÄRFSPROGRAM FÖR LUFTKVALITET I SUNDSVALLS CENTRUM

I samband med den förtätning mot vattnet som nu sker kommer koldioxidutsläppen att öka på grund av att "ventilationen" av västliga vindar minskar. Läger man dessutom till att ostliga pålands-vindar ofta förekommer blir resultatet mer negativt.

I avsnittet koldioxidreducering skall det heta: Koldioxidreduceringen är 2020-06-29 endast 9.214 kg jämfört med år 2019 som på årsbasis var 19.851 kg.

Tjänsteställe, handläggare

Härnösand-Regional utveckling, Ali Qadiri med stöd av Nina Loberg

Datum

2020-07-01

Dnr

Sida

1(7)

Distribution

Sundsvalls kommun

Remissyttrande på förslaget *Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun*

(framtagen av Stadsbyggnadskontoret)

Sammanfattning

Region Västernorrland ställer sig allmänt positivt till det föreslagna åtgärdsprogrammet även om delar av den kunde ha präglats av mer utarbetade och riktade insatser. Ett flertal åtgärder ska initieras eller har initierats för att främja hållbara trafik- och cykelleder i staden vilket har potential att leda bort trafik från gator med höga halter av luftföroreningar samt underlätta för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Det är värdefullt att kommunen har bedömt vilken effekt de föreslagna åtgärderna förväntas ha på luftkvaliteten, dock bör det framgå mer hur dessa åtgärder ska utvärderas samt prioriteras inbördes.

Ifall Sundsvalls kommun ska lyckas i sina åtaganden med luftföroreningarna gäller att åtgärdsprogrammet kompletteras med förebyggande insatsåtgärder som hanterar problematiska mätvärden som potentiellt kan överstiga miljökvalitetsnormerna. Med större tilltro till ekosystemtjänster, harmonisering av relevanta strategidokument, klok applicering av styrmedel såsom dubbdäckförbud, IT samt miljözoner, har kommunen goda möjligheter att bidra till en friskare luftkvalité.

Bakgrund; åtgärdsprogram för ökad luftkvalité

EU:s luftkvalitetsdirektiv¹ är ett övernationellt regelverk med gränsvärden för lägsta godtagbara luftkvalitet. Av folkhälsoskäl är det dock önskvärt att nå lägre nivåer än så. Direktivet påverkar också de svenska miljökvalitetsmålen;² Sveriges egna utsläpp innanför landets gränser är nämligen mindre än de luftburna föroreningar som kommer till oss utrikes. Enligt direktivet ska EU-länderna genomföra nationella luftvårdsprogram som stärker EU-målen för att minska vissa luftföroreningar.³

Åtgärdsprogram blir här är ett övergripande planeringsinstrument som grund för myndigheters och kommuners arbete för att följa miljökvalitetsnormerna (MKN) där överskridanden sker. Enligt miljöbalken ska ett förslag till åtgärdsprogram upprättas och redovisa åtgärder för att följa miljökvalitetsnormerna kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) bl.a.⁴ Väghallarna (dvs kommun och Trafikverket) ska vidta åtgärder för att uppnå normen. Åtgärdsprogram ska omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år.

Luftföroreningars källor och effekter

I framförallt tätorter, är vägtrafik en stor källa till luftföroreningar. Luftföroreningar har en betydande påverkan på människors hälsa⁴ och omgivande miljö. Fordonsavgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen som bidrar till att marknära ozon bildas vilket är skadligt för vegetation och jordbruksgrödor. Fordonens dubbdäck frigör också slitagepartiklar från vägbanan. Dessutom kan luftföroreningar orsaka korrosion på byggnader och kulturhistoriska föremål.⁵ Utöver hälsomotiven, kan miljökvalitetsnormer också bidra till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta.

En stor del av luftföroreningarna i Sundsvalls tätort är vägtrafik där miljökvalitetsnormer överskrids idag längs vissa vägar (Bergsgatan).⁶ Enligt uppgifter står vägtrafiken för mellan

¹ Kallas även *Takdirektivet* (2016/2284/EU).

² Särskilt vad gäller förurning, övergödning och frisk luft

³ <https://www.regeringen.se/495b72/contentassets/6e644856509840f2859a95c56fb0f9c2/oversyn-avatgardsprogram-for-luftkvalitet---naturvardsverket.pdf> (s.1–3, 5–7) ⁴ Lagstadgat gränsvärde som inte får överskridas.

⁴ Luftföroreningar orsakar såväl cancer som lung-, hjärt- och kärlsjukdomar. Astmatiker samt barn är särskilt utsatta.

⁵ <http://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/> (2020-06-23)

⁶ <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Luft-och-klimat/Miljokvalitetsnormer-forutomhusluft/Overskridanden-av-miljokvalitetsnormerna/> ⁸ Se s. 9 i åtgärdsprogramsdokumentet.

30–60 procent av utsläppen av partiklar i Sundsvall.⁸ Det betyder att effektiva lokala åtgärder kan ha väsentliga effekter för minskat växthusgasutsläpp samt renare luftkvalitet, vilket gör åtgärdsprogramsdokumentet signifikant.

Regionalt utvecklingsvärde

Utsläppen från transporter förväntas minska fram till år 2030 men inte i tillräcklig takt. Transportsektorn står för ca en tredjedel av länets sammanlagda växthusgasutsläpp där personbilstrafiken och lastbilar står för de två största andelen (2016). Dieselbilarnas utsläpp av

kväveoxider behöver särskilt minska ytterligare då utsläppen från dieselbilar är fyra gånger högre än bensinbilar. Här behövs slagkraftiga lokala åtgärdsprogram som kompletterar det nationella luftvårdsprogrammet om vi ska minska utsläppen inom transportsektorn med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 (nationellt mål) samt hedra Parisavtalet och de globala hållbarhetsmålen.

Länets utvecklingsstrategi för 2020–2030 synliggör samhällsprocesser för ett län med välmående städer och landsbygd. Detta genom att bl.a. underlätta vårt sätt att resa samt ett sammanhållet och klimatsmart system för resande där invånare och besökare ser hållbart resande som en självklarhet.⁷ I länets Energi- och klimatstrategi (2020–2030) anges en skara av åtgärder för att nå minskad trafikvolym och förflyttning till kollektivtrafik. En prioriterad aspekt är en övergång till förnybara och mindre hälsovådliga drivmedel (ex. biodrivmedel) och grön el.

⁷

<https://www.rvn.se/globalassets/regional-utveckling/naringsliv-innovation-och-kompetensforsorjning/regionalutvecklingsstrategi/ett-vasternorrland-agenda-2030.pdf> (s. 16–19)

Region Västernorrlands specifika synpunkter på innehållet i åtgärdsprogrammet:

Avsnitt 6.1.9; Utredning om dubbdäckförbud

Dubbdäck sliter ut partiklar ur asfalten som ger ohälsosamt höga halter av dammkorn. Vissa centrala gator i tätorten hade flera dygnsöverskridanden vad gäller partiklar under 2019. Dessa halter av partiklar (PM10) uppträder främst under vår-höst då gatorna har torr asfalt samt att bilister kör med dubbdäck (se s. 9). Kommunen uppger att dessa partikelföroreningar är svårt att minska enbart med bränslebyte eller en elektrifierad fordonsflotta. Därför förespråkas en minskad användning av dubbdäck under tider av barmark. Huvudinsatsen här vilar på en utredning (förslagsvis Köpmangatan) av ett eventuellt förbud.

RVN har inget att erinra om en sådan åtgärd eftersom strategiska dubbdäcksförbud generellt visar sig ha potential att minska partikelföroreningar. Om ett sådant åtgärdsförslag, kombineras med aktiv dammbindning som driftåtgärd i övriga delar tätorten, kan det bidra till att minska upprivningen av partiklar från asfalten.

RVN anser att en sådan åtgärd borde ha övervägts redan tidigare eftersom problemet med partikelhalter på dessa platser inte är ett nytt fenomen. Det hade också stärkt förutsättningarna i det föreslagna åtgärdsprogrammet om sådant utredningsunderlag hade kunnat bilda grund för prioritering av ytterligare åtgärder. Dubbdäcksförbud kan med fördel även tillämpas på andra vägvägnitt än Köpmangatan där mätvärdena visar på problematiska dygnsöverskridanden vad gäller partiklar.

Avsnitt 6.1.8; Utnyttja möjligheter till miljözon för förbättrad luftkvalitet

Miljözoner är en miljöförbättrande åtgärd (trafikförordningen, 1998:1276) för att utestänga fordon från särskilt miljö känsliga områden i tätbebyggt för att förbättra luftkvaliteten, minska buller och stimulera teknikutvecklingen av fordonsflottan. Kommunerna har, av regeringen, bemyndigats att från och med i år kunna införa tre olika miljözoner som reglerar tunga fordon, personbilar och en tredje miljözon för miljöklassade fordon. Kommunerna avgör själva om och var miljözoner bör tillämpas.⁸

Kommunen har noterat detta och vill även här utreda möjligheten som styrmedel. Ett införande skulle inte bara leda till minskad mängd partiklar och buller utan även ett signalvärde i inställningen till miljövänliga fordon, även om det inte behöver vara det primära syftet.

Mer kontextuell barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys (avsnitt 7.3) är ett utredningsverktyg för att omsätta barnkonventionen i handling och förbättra barns och ungas levnadsvillkor. Kommunen gör ett beundransvärt försök att integrera barnets bästa i åtgärdsprogrammet. Men integreringen stannar vid hälsoperspektivet som redan är etablerat i dokumentet och är en naturlig aspekt i ansträngningarna.

Ifall kommunen vill realisera sina intentioner om barnkonventionen finns det utrymme att vidare illustrera detta i form av konkreta möjligheter för barnen att komma tills tals och utöva inflytande (se Barnkonventionens artikel 12) i plan- och byggprocessen i anslutning till de åtgärder som programmet förordar.

Avsnitt 5.3 – 5.3.1 om ekosystemtjänster för förbättrad luftkvalitet (grönytestrategi)

En grönytestrategi samt en grönyteplan ska tas fram enligt dokumentet som del av kommunens kommande översiktsplan. I samma avsnitt bedöms gröna ytor ha "*liten effekt*" på luftkvaliteten via deposition. Den lindriga effekten motiveras med att grönområden i en tät stad kan minska luftgenomströmningen och hålla kvar luftföroreningar i gaturummet. Den nämnde grönytestrategi ska ta hänsyn till detta och kommunen avser att utreda åtgärden (se 6.2.4).

Grönområden kan skapa hållbara och attraktiva tätorter. Ekosystemtjänster kan, i form av särskilda typer av träd och beroende av dess utformning, rengöra luften och samla upp partiklar. Olika typer av växter har olika förmågor att rena luften. Barrväxter är känsligare för luftföroreningar än lövträd, men barrväxter renar luften året runt eftersom de inte faller sina

⁸ <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/> (2020-06-26)

lov. Det är dock, som kommunen noterar, viktigt att ta hänsyn till vindriktningen så att vegetationen inte stänger in föroreningar.

Sundsvall kommuns ambition är att växa och det är en stad som förtätas. Här gäller det att anpassa tvärsektoriella planprocesser för att bygga staden på ett sätt som inte stänger in luften. Regionen önskar därför en starkare värdering av betydelsen av gröna ytors funktion som luftrenare, särskilt på vägavsnitt med en tätare trafik. I den kommande grönytestrategin kan detta vara ett välkommet och effektivare inslag om man beaktar anpassad vegetation vad gäller placering och utformning i förhållande till vindriktning.

Harmonisering mellan processer och strategier enligt regionens utvecklingsstrategi

Detta åtgärdsprogram, tillsammans med andra samhällsprocesser och strategidokument, bidrar bäst gemensamt för att tillgodose hållbara och kommunikativa trafikleder i kommunen. I åtgärdsprogrammet anges trafikstrategin som viktig för att åstadkomma kommunens mål och visioner. Vidare anges att åtgärden ska sättas in i kommunens Mål- och resursplan samt berörda förvaltningarnas verksamhetsplaner (s.5).

I all planering och utveckling av samhällsbyggnadsprojekt bör det strävas efter att skapa förutsättningar för hållbart resande. Den fysiska planeringen har därför god potential att påverka både färdmedelsval och efterfrågan på transporter, vilket ju är den dominerande källa till stadens luftföroreningar. Det innebär att frågan om luftkvalitet bör integreras tidigt och systematiskt i planprocessen genom att processbeskrivningen för detaljplaner inkluderar luftkvalitet, att de framtagna luftkvalitetskartorna som omfattar områden även utanför detaljplanen samt att beräkningsprogram för att beräkna luftkvalitet används.

En större jämkning av åtgärdsprogrammet med andra strategidokument motiveras med att det kan bli en kontrollmekanism i samhällsplaneringen för att de föreslagna åtgärdsförslagen, som är riktad mot den centrala tätorten, inte på sikt leder till en omflyttning av trafiken till stadens ytterdelar som övertar gränsöverskridanden. På så vis undviker man flytta problemet med miljö- och hälsovådliga luftpartiklar till en annan del av staden.

Efterlyses skarpere åtgärder för att påverka resande och val av transportsätt

På sidorna 14–16 i åtgärdsprogrammet redogörs åtgärder för att påverka resande och val av transportsätt. Inspiration till detta verkar ha kommit från genomförda åtgärder från det tidigare åtgärdsprogrammet (avsnitt 2.3.1) som innefattade lånesystem av elcyklar, vintercykling och riktade kampanjer för hållbart resande. Denna strävan är positivt och liknar

Mobility managementåtgärder vilket är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka beteenden via mjuka åtgärder (ex. kampanjer, bilpooler, reserådgivning).⁹

Ändrade resvanor inom kommunkoncernen, översyn av parkeringsavgifter, kampanjerna *Bilfria familjen* och vintercykling samt åtgärden att utreda publik bilpool för kommunens bilar bedöms av kommunen själv ha ringa effekter med undantag för översyn av parkeringsavgifter. Det kan inte förnekas att ökade parkeringskostnader kan minska på söktrafiken samt tillgängliggöra parkeringsplatser, dock avhjälpes det inte nämnvärt avgaser vid in- och utförelse av trafik. De insatser som kan komplettera de mjukare åtgärderna är ett eventuellt dubbdäcksförbud på högtrafikerade gator samt miljözon. Sådana åtgärder ska dock först utredas.

Potential för större IT-baserade satsningar för mer hållbara resor

Vid en samlad bedömning av de olika åtgärderna för att förändra resenärernas resvanor, efterlyses skarpare och mer riktade insatser för att minimera den allmänna privattrafiken. Till exempel efterlyses mer konkret fokus på applicering av smarta IT-baserade lösningar inom väg- eller transportinformatiksystemet för att stödja och underlätta trafik- och transportarbetet.

På sidan 21 i åtgärdsprogrammet hänvisas det till *”utvecklad användning”* av ITS-teknik (Intelligenta transportsystem) för att styra eller påverka ruttval för trafik från Bergsgatan och Köpmangatan. Det är endast i detta avseende åtgärdsprogrammet har uppmärksammat värdet av informationsteknologi för att ändra resenärer och trafikanters beteendemönster för mer hållbara res- och ruttval.

Nyinvesteringar och ombyggnadsåtgärder på sikt?

Ett flertals ombyggnadsåtgärder ska eller har initierats på befintligt vägnät för att främja hållbara trafik- och cykelleder i staden.¹² En flytt av E4:an från de centrala delarna har varit en av flera för att förbättra luftkvaliteten. Det är positivt för att det har potential att leda bort trafik från gator med höga halter av luftföroreningar samt underlätta för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Oavsett, är det oklart om dessa insatser har planerats i form av ordinarie projekt för att specifikt förbättra luftföroreningarna i staden eller att kommunen, i efterhand, har identifierat dessa

⁹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--ochgodstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/> ¹² Se åtgärderna på sidorna 19–22 i programmet.

insatser (eller delar av den) som potentiellt bidragande till ett åtgärdsprogram. Mer konkret gäller det insatsåtgärder som ombesörjs av Trafikverket helt eller delvis (Ny E14 TimmervägenBlåberget, Ny järnväg Sundsvall-Njurunda, översyn av trafiksignaler och tågstation i Njurundabommen),¹⁰ Logisitikparken och dess bidrag i form av minskande antal bomfällningar i centrala Sundsvall och nya resecentrum.

Vissa av dessa åtgärders effekter är också svårbedömda eftersom dessa ligger i utredningsfas. Det gäller t.ex. en eventuell flytt av E14 från Bergsgatan samt Trafikverkets utredning av åtgärder för förbättrade gång- och cykelpassager över järnvägen. Åtgärden nytt parkeringshus vid Borgmästaren 9 visar sig efter en närmare granskning vara en genomförd förstudie.

Regionen förnekar inte värdet av dessa insatsers nettovärden för stadens trafiksituation, men ett flertals av dessa ligger långt fram i tiden och det ställer krav på att kommunen, åtminstone tills dess, kompenserar det med egna stödåtgärder som minimerar de skadliga luftföreningarna. Dessutom finns det en viss risk att kommunens genuina intentioner för att bemöta de problematiska luftföroreningarna, blir beroende av externa aktörers (Trafikverket) ansträngningar, även om samverkan är positivt i dessa sammanhang.

Avsnitt 8; Kriterier, utvärdering och prioritering?

Det är positivt att kommunen har bedömt vilken effekt de föreslagna åtgärderna förväntas ha på luftkvaliteten även om dessa kunde ha fått en tydligare prioritering utifrån bedömd effekt. Detta för att resurser ska allokeras till de insatser där verklig nytta vad gäller minskade luftföroreningar uppnås i närtid.

I hela dokumentet samt arbetsplanen på sidan 25 framgår det vilken effekt respektive åtgärd bedömas besitta. Det framgår inte vilka kriterier som ligger till grund för de olika effektgraderna (0> Medel). Vidare planeras en merpart av alla dessa åtgärder (totalt 22) genomföras år 2020. Därför vore det insiktsfullt att komplettera detta med inbördes prioritering för att allokera rätt resurser och samverkan.

Regionen efterfrågar också hur åtgärderna ska följas upp och utvärderas under åtgärdsprogrammets genomförande för att kunna modifiera insatserna vid behov. Kommunen refererar till en helutvärdering av åtgärdsprogrammet i avsnitt 2.3. Dock är det, som rubriken avslöjar, frågan om omprövning samt att åtgärderna har genomförts. På så vis kan de tillsatta resurserna optimeras enligt potential. En årlig uppföljning för att säkerställa att åtgärderna får avsedd effekt samt för att följa ny kunskap och forskning föranleder tydligare utvärderingsmekanismer.

¹⁰ S. 22 i åtgärdsprogrammet.

Kommunstyrelsen

Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun – kommunstyrelsens remissvar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsekontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att anta kommunstyrelsekontorets tjänsteskrivelse (KS-2020-00494-1) som kommunstyrelsens yttrande över förslag till Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har begärt kommunstyrelsens synpunkter på ”Remissversion av Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar i Sundsvalls kommun”. Naturvårdsverket har 2012-03-29 yttrat sig om att Sundsvalls kommun behöver ta fram ett åtgärdsprogram enligt miljöbalken, eftersom luftkvaliteten i Sundsvall inte är tillräckligt bra. Den här remissversionen är ett förslag till nytt åtgärdsprogram som ersätter det nuvarande åtgärdsprogrammet.

Bakgrund

Sedan 2014 finns ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med luftkvaliteten. Åtgärdsprogram för luft ska revideras med ett visst intervall. Tidigare var halterna av både kvävedioxiderna och partiklar för höga. Halterna av kvävedioxiderna är numera under gränsvärdena, de så kallade miljökvalitetsnormerna, medan halterna av partiklar fortfarande är för höga. Därför behöver programmet revideras till att bara omfatta partiklar och till att omfatta nya åtgärder som minskar halterna av skadliga partiklar.

Ärendets tidigare handläggning

Antagande av gällande åtgärdsprogram:

Stadsbyggnadsnämnden 2014-04-23 § 73 (SBN-2012-00964).

Kommunfullmäktige 2014-09-29 § 214 (KS-2014-00406).

Förlängning av giltighetstiden för åtgärdsprogrammet till 2020-12-01

Stadsbyggnadsnämnden 2020-01-29 § 14 (SBN-2012-00964).

Kommunfullmäktige 2020-06-22 ej beslutat ännu men har passerat SEFU och kommunstyrelsen.

Förvaltningens överväganden

Åtgärdsprogrammets upplägg

Åtgärdsprogrammet inleds med en bakgrund som bland annat tar upp lagstiftning och nuvarande åtgärdsprogram. Sedan följer ett avsnitt om nuläget och hur luftkvaliteten är i Sundsvall. Därefter beskrivs mål för åtgärdsprogrammet och det strategiska arbetet som sker i kommunen. I sju avsnitt finns de föreslagna åtgärderna. De är indelade efter

Trafikverkets fyrstegsprincip:

- Åtgärder för att påverka resande och val av transportsätt
- Åtgärder för effektivare utnyttjande av befintligt vägnät
- Mindre åtgärder på befintligt vägnät
- Större nybyggnadsåtgärder

Avslutningsvis finns ett avsnitt om konsekvenser och ett avsnitt om ansvar, kostnader och tidplan. Det saknas giltighetstid för programmet vilket måste finnas med, gärna med angivna tidsintervall för översyn. De angivna åtgärderna bör ha förslag på både start- och slutår, specificerat för de olika utredningarna och åtgärder som inte ännu är beslutade. Det är annars lätt att de skjuts på framtiden och inte blir av. Förslag till tidplan finns dock i tabellen.

Åtgärdernas kostnad och effekt

Flera av åtgärderna är arbete som redan sker i den kommunala förvaltningen medan några av åtgärderna är redan beslutade investeringar men som ännu inte är färdigbyggda. I Bilaga 1, Ansvar, kostnader, tidplan finns en sammanställning över föreslagna åtgärder, dess merkostnader och bedömd effekt. I tabellen går det också att se vem som ansvar för åtgärderna och vilka åtgärder som är nya förslag till åtgärder.

Det finns två sätt att minska de höga partikelhalterna – minska trafikmängden eller minska slitaget som gör att partiklarna uppstår. Det är svårt att på kort sikt minska trafikmängden tillräckligt mycket. Det är däremot ett långsiktigt och viktigt arbete även för att uppnå många andra förbättringar i samhället. En förbättrad luftkvalitet i Sundsvall är viktig för att möjliggöra en långsiktig bebyggelseutveckling och hållbar tillväxt vilket är en del i kommunens översiktsplanering.

Det pågår flera större utredningar som ”Lokalisering av ny E14” och ”Utredning av passager av järnvägen genom Sundsvall”. En flytt av E14 från Bergsgatan är en viktig strategisk fråga för att möjliggöra annan positiv och långsiktig utveckling av Sundsvall. Kostnad för dessa investeringar finns ännu inte framtagna och finansiering är därför inte beslutad. Det här är en av de viktigare åtgärderna för att kunna komma tillrätta med luftkvaliteten. Kommunen bör gemensamt arbeta för att det kan ske så snart som möjligt.

Utöver de föreslagna åtgärderna i programmet kan även logistikparken och en flytt av kombiterminalen, ny ostkustbana och ombyggd E14 Timmervägen-Blåberget ge önskad utflyttning av trafik från gatorna med höga halter av luftföroreningar.

Kommunstyrelsekontoret anser att miljözon och dubbdäcksförbud sannolikt är två av de mer effektiva åtgärderna och som är förhållandevis billiga att genomföra. Det är inte rimligt att införa dubbdäcksförbud på Bergsgatan så länge som den är E14. Däremot skulle ett dubbdäcksförbud sannolikt ge bra effekt på de andra gatorna.

Kommunstyrelsekontoret ser det som intressant att utreda effekten på partikelhalterna om stadsbussarna drevs med bara el istället för HVO. Det är också intressant att ta reda på om övriga fordon kunde bidra till att minska partikelhalterna om de drevs med el.

Det finns inga uppgifter i åtgärdsprogrammet om hur resurserna till de olika utredningarna ska säkras. Det saknas också uppgifter om hur de olika förslagen till investeringarna ska finansieras. Detta behöver kompletteras till nästa version. Kommunstyrelsekontoret ser också med oro på att de åtgärder som utredningarna föreslår, tar för lång tid innan de blir verklighet och vi kan komma tillrätta med luftföroreningarna.

Sammantaget bedöms åtgärderna som väl genomtänkta och åtgärder som är bra att genomföra oavsett om kommunen behöver ett åtgärdsprogram eller inte. Det skulle därför vara intressant att komplettera åtgärdsprogrammet med de andra nyttor som de föreslagna åtgärderna innebär. Flera av åtgärderna bidrar till ett klimatneutralt Sundsvall, som också är ett mål för kommunen.

Styrdokument och juridik

Åtgärdsprogrammet hänvisar till det Miljöstrategiska programmet och redogör för kopplingen till pågående arbete med trafikstrategi, parkeringsstrategi och grönytestrategi.

Jämställdhet och mångfald

Åtgärderna syftar till att komma tillrätta med luftkvaliteten. Många av åtgärderna innebär förslag till förbättringar till andra transportslag än bilen, som är det dominerande färd sättet i Sundsvall. På det sättet innebär åtgärdsprogrammet ett bidrag till en större mångfald. Det finns också ett avsnitt om konsekvenser där barn särskilt nämns.

Ekonomi

Åtgärdsprogrammets åtgärder kostar 3,1 Mnkr per år i driftkostnader. En del av dessa kostnader uppstår redan idag som tex dammbindning, städning och personalresurser för arbete med beteendepåverkan.

Investeringar på 2,3-4,3 Mnkr föreslås också. Det står inte uttryckligen i programmet men det är rimligt att anta att detta är investeringsutgifter som belastar Stadsbyggnadsnämndens investeringsbudget.

Men hänsyn till det ekonomiska läget i kommunen ska Stadsbyggnadskontoret redovisa hur föreslagna åtgärder kan genomföras inom befintlig ekonomisk ram.

Förslag till uppföljning

Det färdiga programmet ska antas av kommunfullmäktige.

Åsa Bellander

Kommundirektör

Bilagor

Bilaga 1 Ansvar, kostnader, tidplan

Kommentarer med åtgärdsförslag på inlägg på Facebook 2020-05-04

Carl Nordlander Länken verkar inte funka? Några förslag, förbjud dieselfordom utan partikelfilter. Förbjud vedeldning för uppvärmning av hus.

Hans Wiklander Varför fortsätter Sundsvalls kommun att bara bygga nya bostäder i centrala delarna där det är dålig luft. 

Olof Kappinen Flytta ut kommun kontoret utanför staden (vi har många tomma lokaler som kommun redan äger)och riv kontoret så blir det en fin grön park att gå i.
Och då får vi som bor i stan riktigt fin luft.

Sara Berg Dela ut de olika avdelningarna runt omkring i kommunen .