



Åtgärdsprogram för PM10 i Östersunds kommun

Östersunds kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd pågick mellan 2022-07-08 och 2022-09-12

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	3
RESULTAT AV SAMRÅDET	3
Lista över de som har lämnat synpunkter	5
Ändringar i planförslaget efter samrådet	Fel! Bokmärket är inte definierat.
SÅ HAR SAMRÅDET GÅTT TILL.....	5
SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDET	7
Statliga och regionala myndigheter och organisationer.....	7
Kommunala förvaltningar och bolag.	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Övriga organisationer, företag och privatpersoner ...	Fel! Bokmärket är inte definierat.
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	32

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

I samrådsredogörelsen redovisar kommunen de synpunkter som har kommit in under samrådet för åtgärdsprogrammet. Kommunen tar också ställning till synpunkterna och tydliggör vid behov bakgrunden till olika ställningstaganden. Synpunkterna är sammanfattade för att göra redogörelsen tydlig. Alla yttranden finns sin helhet längst bak i samrådsredogörelsen. De synpunkter som inte har blivit tillgodosedda är sammanställda under en egen rubrik.

Ställningstagandena utgår i huvudsak från åtgärdsprogrammets syfte som är att sänka PM10-halterna i Östersund så att miljö kvalitetsnormen klaras inom utsatt tid.

RESULTAT AV SAMRÅDET

25 skriftliga yttranden har kommit in till miljö- och samhällsnämnden.

Ändringar i åtgärdsprogrammet efter samråd

- Ett nytt försök att hitta lämpliga åtgärder har gjorts efter samrådstiden och resulterat i att åtgärder har lagts till och tagits bort:

Åtgärder som lagts till:

- Mer resurser till driftsenheten och ett tydligare uppdrag att optimera drift och vägunderhåll ur partikelperspektiv
- Grövre vägsand av hårdare kvalitet
- Regelverk för arbetsplatsparkeringar inom kommunorganisationen.

Åtgärder som ska utredas i framtiden:

- Parkeringsåtgärder för bättre luftkvalitet
 - Subventioner för kollektivtrafiken
 - Pendlar och infartsparkeringar
 - Investering i huvudcykelnätet
 - Fler cykelparkeringar
 - Gångfartsområde Storgatan
- Bortvalda åtgärder har lagts till i kapitel 2.6
 - Överskridanden i förhållande till Air Quality Guidelines, AQG, har lagts till.
 - Halterna beskrivs som procentuella haltminskningar vilket möjliggör jämförelser. I och med de osäkerheter som finns i bedömningarna så har en del åtgärdseffekter beskrivits som ett spann från lågt till högt.

Scenarioberäkning för både lågt och högt utfall av effekterna finns beskrivet i kapitel 4.2.

- Beräkningstillägg har gjorts i kapitel 3.8 för att beskriva påverkan från dubbdäck respektive sandning.
- Redan idag sker utvärdering och beslut om åtgärder kring halkbekämpning och dammbekämpning på dygnsbasis med hänsyn till väder och temperaturer. Detta ansvar hos driftsenheten har dock förtydligats i åtgärdsprogrammet och kostnaden för detta har skruvats upp för att se till så att det finns resurser för att arbeta med frågan.
- Arbetsgruppens organisation har lagts till i kapitel 1.
- Modelleringen har körts igen över ett större område för att bättre kartlägga överskridandena, se kapitel 3.4
- Förtydliganden kring uppföljning och resurser avsatta för programmets åtgärder har skrivits till i kapitel 6.
- Antalet människor som exponeras är inte begränsat till de som bor inom området. Viktig poäng och har förtydligats i nuvarande kapitel 3.6.
- Uppföljning i form av trafikmätning och analys (inklusive cykel) finns nu med under uppföljning och kostnader för programmet.
- Åtgärd ”ändrad skyltning på E14” har strukits ur förslaget till åtgärdsprogram med anledning av komplexiteten i Rådhusgatans dubbla roller som omledningsväg, samt att effekten av åtgärden är svårutredd och högst sannolikt har en begränsad påverkan på partikelhalterna.
- Gröna barriärer mot partikelexponering har flyttats till kapitlet om långsiktigt strategiskt arbete, då det är ett mer kunskapsstunget arbete som har stora synergieffekter i samhället men inte bidrar till att sänka partikelhalterna betydligt inom det korta tidsspann som behövs. Åtgärden har flyttats till långsiktigt arbete.
- Saltning har länge inte varit ett alternativ på grund av hur känslig effekten är av utemperaturen, det är svårt att salta i kallare grader. Dessutom riskerar ökade mängder vägsalt att påverka råvattnet i staden negativt. I och med våra stora problem med partikelhalterna har vi ändå valt att se över möjligheterna att periodvis testa saltning i Östersund, se kapitel 2.4.1
- Förtydligande av ”betydande miljöpåverkan” av programmet i kapitel 7.
- Texten om bättre asfaltsbeläggning är förtydligad.

SÅ HAR SAMRÅDET GÅTT TILL

Åtgärdsprogrammet har varit tillgängligt för synpunkter under tiden 2022-07-08 och 2022-09-12. Information om samrådet skickades via e-post till berörda myndigheter, organisationer och kommunala förvaltningar. Åtgärdsprogrammet har också funnits på kommunens hemsida samt på Östersunds bibliotek och den har kungjorts genom annons i ortstidningarna och på kommunens digitala anslagstavla.

Samrådshandlingarna bestod av:

- Åtgärdsprogram för luft- Version 1, samrådshandling
- Bilaga: Konsultapport, COWI, 2022: Luftutredning- Partiklar i Östersund, Luftkartering för åtgärdsprogram Östersund. Beställd av Östersunds kommun år 2021.

Lista över de som har lämnat synpunkter

<i>Inkomna yttranden</i>	<i>Datum</i>	<i>Synpunkt</i>
Statliga och regionala myndigheter och organisationer		
Folkhälsomyndigheten	2022-07-12	Ingen synpunkt
Region Jämtland Härjedalen	2022-07-12	Utvärdering åtgärder, Tillgänglighet, Trafiksäkerhet
Arbets- och miljömedicin, Region Västerbotten	2022-09-11	Hälsoaspekter, Beräkningsförtydligande, Bortvalda åtgärder, Kvantifiering effekter, Dubbdäck, Sandning
Länsstyrelsen Jämtlands län	2022-09-12	Miljö kvalitetsmålet frisk luft, Trafikåtgärder, Kvantifiering effekter, Sandning, Uppföljning, Redaktionella synpunkter, Bortvalda åtgärder, Hälsoaspekter, Kostnader
Naturvårdsverket	2022-09-12	Högre ambitionsnivå åtgärder, Hälsoaspekter,

		Modellering, Uppföljning, Trafikåtgärder Kvantifiering effekter
Trafikverket	2022-09-12	Trafiksäkerhet
Kommunala förvaltningar och bolag		
Teknisk förvaltning	2022-09-07	Kostnader, Redaktionella synpunkter, Trafiksäkerhet, Utförande, Mätning
Kommunledningsförvaltningen		Högre ambitionsnivå åtgärder
Vård och omsorgsförvaltningen	2022-09-12	Inga synpunkter
Övriga organisationer och företag		
Klimatkommunerna	2022-08-29	Trafikåtgärder, Högre ambitionsnivå åtgärder
Politiska partier		
Liberalerna	2022-08-16	Utvärdering åtgärder, Tillgänglighet, Mätning, Kollektivtrafik
Centerpartiet	2022-09-12	Driftåtgärder, Trafikåtgärder, Kollektivtrafik, Högre ambitionsnivå åtgärder
Vänsterpartiet	2022-09-12	Trafikåtgärder, Driftåtgärder, Modellering, Redaktionella synpunkter, Kostnader
Privatpersoner övriga		
S1. KG	2022-07-09	Kollektivtrafik

S2. DN	2022-07-09	Kollektivtrafik
S3. HG	2022-07-11	Asfaltsbeläggning
S4. TJ	2022-07-11	Drift
S5. LA	2022-07-11	Flygplatsen
S6. US	2022-07-11	Drift, Trafikflöde
S7. TJ	2022-07-12	Kollektivtrafik
S8. EL	2022-07-12	Kollektivtrafik
S9. HW	2022-07-12	Högre ambitionsnivå åtgärder, Trafikåtgärder, Tomgångskörning
S10. HN	2022-07-15	Trafikflöde, Tomgångskörning
S11. ML	2022-07-24	Trafikåtgärder, Kollektivtrafik
S12. MJ	2022-07-31	Hälsospekter, Trafikåtgärder, Högre ambitionsnivå åtgärder, Cykel, Kollektivtrafik, Drift
S13. BN	2022-08-14	Trafikflöde, Kollektivtrafik
S14. CS	2022-08-16	Drift

SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDET

De huvudsakliga synpunkterna i yttrandena handlade om kollektivtrafik, trafikåtgärder, drift och ambitionsnivå för åtgärderna. I texten nedanför följer en sammanfattning av synpunkterna och samhällsbyggnads ställningstaganden till dem. Fullständiga yttrandena finns i en bilaga längst bak i samrådsredogörelsen.

Statliga och regionala myndigheter och organisationer

Region Jämtland Härjedalen

Utvärdering åtgärder

Rapporten anger att biltrafiken bäst minskas med en kombination av "morot och piska", samtidigt som åtgärdsförslagen som presenteras verkar vara mer begränsade. Region Jämtland Härjedalen anser att det är angeläget att samtliga åtgärder för att förbättra luftkvaliteten utvärderas och övervägs.

Tillgänglighet

Regionen ser allmänt positivt på åtgärder som främjar resande med kollektivtrafik och utsläppsfria transportmedel, men i sammanhanget bör även tillgänglighetsaspekten beaktas

Trafiksäkerhet

Vid åtgärder av vägar och gator är det också viktigt att beakta framkomlighet och trafiksäkerhet för utryckningsfordon.

Ett par av de föreslagna åtgärderna i aktuellt åtgärdsprogram, under avsnitt 3.3.1, berör särskilt viktiga vägsträckor för Region Jämtland Härjedalens verksamheter och regionen vill därför framföra följande: Arkivvägen ingår i regionens viktigaste länk dels mellan centralförrådet i Göviken och sjukhuset, dels för ambulanstransporter mellan helikopterplatta och sjukhuset och framkomlighet för ambulans och godstransporter är därför av största vikt för hälso- och sjukvården. Tidigare har det varit många parkerade bilar längs med vägen vilket medförde bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet, men när parkeringen blev avgiftsbelagd har parkering längs med vägen minimerats vilket medfört stora förbättringar för regionens transporter. Regionen vill påtala att det är av största vikt att planerade åtgärder inte medför att vägen blir smalare eller att framkomligheten eller trafiksäkerheten försämras på annat sätt.

Samhällsbyggnads svar:

Ett nytt försök att hitta lämpliga åtgärder har gjorts efter samrådtiden men kommunen har inte lyckats enas om åtgärder som räcker till för att uppnå miljö kvalitetsnormen.

Tillgänglighetsaspekten har varit en del i diskussionen, främst gällande minskandet av antalet parkeringsplatser i staden. Av andra skäl finns parkeringsåtgärder för stadskärnan inte med i beslutsversionen.

Samhällsbyggnad har tagit emot de viktiga synpunkterna om framkomlighet och vidarebefordrat dem vidare till projekteringschef som kommer att bjuda in regionen till dialog innan vidare arbete görs.

Arbets och miljömedicin, Region Västerbotten

Hälsoaspekter

I tabellen skulle även dagens överskridanden i Östersund anges i förhållande till AQG.(Air Quality guidelines från WHO) Detta skulle ge en bild av relationen till eventuellt kommande skärpningar av nuvarande miljö kvalitetsnormer, och eventuellt ytterligare stärka incitamenten för åtgärder.

Bortvalda åtgärder

Diskussionerna kring valet av åtgärder framgår inte, och kanske inte ska det, men det vore intressant att veta vilka förslag som valdes bort och varför. Det nämns på sid 17 att det finns åtgärder som valts bort för att de inte gick att genomföra politiskt.

Trafikåtgärder och Dubbdäck och Sandning

Det finns inget förslag som direkt handlar om att begränsa trafik eller tex dubbdäcksanvändning, vilket i princip är det som behövs enligt andra stycket sid 17. Gångfarsområde och parkeringsinventering kan indirekt påverka, men det bör finnas ett mer tydligt alternativ.

Kvantifiering effekter

Åtgärder av de 15 åtgärdsförslagen är det endast ett som antas ha en hög effekt för att minska PM10-halten, medan 6 bedöms ha en låg effekt. Vidare finns ingen tydlig definition av vad som menas med vare sig hög eller låg effekt. Åtgärdernas klassificering bör relateras till något för att möjliggöra en bedömning av relevans.

Flera scenarios bör beskrivas, då det ur rapporten framkommer att de som antagits och ingått i modelleringarna inte räcker fört att MKN skall uppfyllas

Beräkningsförtydligande

Det framgick inte hur många dagar som 90-percentilen överskrids efter åtgärderna genomförts enligt modellering. Eller är antagandet att det är samma antal överskridanden som tidigare, men att 90-percentilen sänks. Dvs ni räknar fortfarande med lika många dygn över 50 µg/m³ som tidigare, men att medelvärdet av de dygnen sjunker med i genomsnitt 15 µg/m³. Sänkningen är positiv och viktig för befolkningen, men frågan är om ni klarar miljökvalitetsnormen för antal dygn.

Samhällsbyggnads svar

Överskridanden i förhållande till AQG har lagts till.

Bortvalda åtgärder har lagts till i kapitel 2.6, och beräkningstillägg har gjorts i kapitel 3.8 för att beskriva påverkan från dubbdäck respektive sandning.

I kapitel 3.5 har åtgärden Regelverk för arbetsplatsparkering i kommunorganisationen införts vilken kommer att kunna minska biltrafiken i staden något.

Ett nytt försök att hitta lämpliga åtgärder har gjorts efter samrådtiden men kommunen har inte lyckats enas om några större trafikåtgärder utöver 2.5 ovan eller andra åtgärder som räcker till för att uppnå miljökvalitetsnormen.

Halterna beskrivs nu istället som procentuella haltminskningar vilket möjliggör jämförelser. I och med de osäkerheter som finns i bedömningarna så har en del åtgärdseffekter beskrivits som ett spann från lågt till högt. Scenarioberäkning för både lågt och högt utfall av effekterna finns beskrivet i kapitel 4.2.

I slutversionen har denna modellering plockats bort, eftersom den bara beskriver effekten av en del av åtgärderna. Istället har ett scenario med samtliga åtgärder beräknats, där antalet dygn med överskridanden även beskrivs i tabellform.

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Miljö kvalitetsmålet frisk luft

Även om syftet med åtgärdsprogrammet är att klara miljö kvalitetsnormerna så ser Länsstyrelsen det som mycket positivt om kommunen på lång sikt strävar efter att få ned partikelhalterna så att även miljö kvalitetsmålet för frisk luft klaras.

Kvantifiering effekter

Frågan om de är tillräckliga för att minska partikelhalterna så att miljö kvalitetsnormen klaras har lyfts av kommunen. Någon kvantitativ uppskattning eller beräkningar av åtgärdernas förväntade haltminskning på kort respektive lång sikt har inte gjorts innan samrådet. Effekten av åtgärdsprogrammet, om det kommer att uppfylla sitt syfte, är därför svår att bedöma. Viktigt att åtgärdsprogrammet kompletteras med sådan kvantifiering för att kunna bedöma åtgärdsbehovet.

Ambitionsnivån i programmet bör också vara sådan att de tar höjd för de osäkerheter som råder kring framtida halter och åtgärdernas effekter. En viss säkerhetsmarginal behöver därför finnas mellan förväntad halt efter genomförda åtgärder och normens nivå

Trafikåtgärder

Minskad biltrafik har en tydlig och direkt koppling till partikelhalterna och en mer kvantifierad uppskattning eller beräkning av åtgärdernas effekt på partikelhalterna kommer att kunna visa om mer kraftfulla åtgärder än de föreslagna behövs. Det är också viktigt att försöka minska nybildningen av partiklar och inom denna kategori åtgärder finns endast en åtgärd med. Fler åtgärder inom denna kategori efterfrågas därför.

Sandning

Särskilt i skenet av ett förändrat klimat med mildare vintrar som ökar behovet av halkbekämpning vintertid, något som kan ge en ökad användning av sand på vägarna och en negativ effekt på mängden partiklar. En beskrivning av hur vinterväghållningen sker idag och vilka möjligheter det finns att förändra denna för att minimera användningen av sand och genereringen av fina partiklar efterfrågas därför. Då partikelhalterna

överskrider normens nivåer för dygn bör även åtgärdernas effekter bedömas och redovisas på dygnsbasis. Mätningarna visar på att problematiken med höga partikelhalter är högst under våren och till viss del under hösten. Ett varmare klimat till följd av klimatförändringarna leder till mildare vintrar vilket gör att det kan bli allt vanligare med bara och torra vägar även vintertid, med ökad risk för uppvirvling och exponering av partiklar. Det bör därför uppmärksammas att perioder med höga dygnsmedelvärden således kan komma att öka också vintertid.

Uppföljning

Modellberäkningar utgör ett bra verktyg för att kunna utvärdera vilken grad valet av åtgärder och styrmedel kan påverka halterna på kritiska platser och när effekten kan erhållas så att berörda normer kan följas. Det är därför viktigt att modellberäkningarna fortsätter integrerat med fortsatta mätningar och genomförande av åtgärder. Nedan följer lite mer detaljerade synpunkter på vissa kapitel i åtgärdsprogrammet.

Redaktionella synpunkter

Bra om det inkluderas en beskrivning av hur arbetet med att ta fram åtgärdsprogrammet har organiserats och vilka delar av kommunen som ingått i projektgruppen. Detta för att få en tydligare bild över mellan arbetet med framtagandet av åtgärdsförslagen och de som är ansvariga för genomförandet av åtgärderna.

2.3 Nuläget i Östersund. Utveckla gärna detta avsnitt ytterligare med mer specifik information kring det som spelar roll för partikelföroreningarna. Detta inkluderar till exempel hur stor andelen tung trafik är på de olika aktuella gatorna. En beskrivning av utsläppskällorna till partikelföroreningarna, källfördelningen enligt spridningsmodelleringen, skulle också med fördel kunna inkluderas här för att ge en bra bakgrund till föreslagna åtgärder. Även när under året överskridanden av halterna inträffar ger viktig information.

Bortvalda åtgärder

Det skulle vara värdefullt om även de åtgärder och styrmedel som valts bort redovisas, samt anledningen till detta.

Hälsoaspekter

Kap 4. Modellering av föroreningshalter 4.6 Exponering av befolkning Det bör inkluderas att antalet människor som utsätts för partikelföroreningarna är betydligt större än antalet folkbokförda på platsen. Även de som arbetar i centrala delarna av staden och besökare exponeras för de höga partikelhalterna.

Kostnader

Hur är åtgärderna tänkta att finansieras? Bra att komplettera med var kostnaderna uppstår och hur finansieringen är avsedd att lösas. Bra förslag

att ta fram en långsiktig plan och se över möjligheterna till medfinansiering och synergieffekter. Att också relatera kostnaden för åtgärderna till de nyttor som åtgärderna ger skapar en bra bild och ökad förståelse för finansieringsbehovet.

Uppföljning

Uppföljning av genomförandet av åtgärderna och deras effekt på luftkvaliteten är en väsentlig del av programmet. Det är viktigt att denna del konkretiseras och tillräckliga resurser avsätts för detta uppföljningsarbete. En väl utformad uppföljning ger kommunen förutsättningar att så tidigt som möjligt få signaler på om de åtgärder som vidtas är tillräckliga eller inte och har den effekt på luftföroreningshalterna som förväntats enligt det beslutade programmet. Både fortsatta mätningar och modellberäkningar är viktiga delar i denna uppföljning. Mätningar ska genomföras så länge halterna kräver det och för partiklar (PM10) finns särskilda krav om att mätningarna inte får avslutas om miljökvalitetsnormen har överskridits under något av de senaste tre åren. Modellberäkningar behöver genomföras för att kunna uppskatta effekten av genomförda åtgärder samt följa upp effekten på andra relevanta gator i staden där mätningar inte sker. Kontroll och uppföljning ger också underlag för att bedöma om det kan finnas behov av att ompröva åtgärdsprogrammet tidigare än vart sjätte år.

Samhällsbyggnads svar

Samhällsbyggnad är enig i att målet för luftkvalitetsarbetet är att klara miljökvalitetsmålet. Vi siktar först på att klara MKN och efter det kan vi skärpa ambitionsnivån.

Halterna beskrivs nu istället som procentuella haltminskningar vilket möjliggör jämförelser. I och med de osäkerheter som finns i bedömningarna så har en del åtgärdseffekter beskrivits som ett spann från lågt till högt. I och med att vi inte kunnat presentera åtgärder som har chans att nå MKN i den bästa av världar så är säkerhetsmarginal för osäkerheter inte aktuellt.

Regelverk för arbetsplatsparkering i kommunorganisationen har lagts till i kapitel 2.3.4, utöver det har vi inte lyckats med att nå samsyn över åtgärder.

Utöver att trafikminskningar reducerar uppkomsten av partiklar, har även en åtgärd om bättre vintersand och arbete för att minska mängden vintersand på vägbanorna lagts till i programmet under kapitel 2.3.1.

Redan idag sker utvärdering och beslut om åtgärder kring halkbekämpning och dammbekämpning på dygnsbasis med hänsyn till väder och temperaturer. Detta ansvar hos driftsenheten har dock förtydligats i åtgärdsprogrammet och kostnaden för detta har skruvats upp för att se till så att det finns resurser för att arbeta med frågan. Påverkan från klimatförändringar har förtydligats i åtgärdsprogrammet.

Efter samrådet gjordes fler modellberäkningar för att få större kunskap om hur överskridandena breder ut sig geografiskt över staden. Framöver kommer fokus främst att ligga på trafikmätningar och analyser för att tillsammans med mätningarna utvärdera åtgärdernas effekter på trafiken.

Arbetsgruppens organisation har lagts till i kapitel 1.

Mer information om gatorna med överskridanden har lagts till i kapitel 3.4. Övrig info finns under modelleringskapitlet.

Bortvalda åtgärder har lagts till i kapitel 2.6

Viktig poäng och har förtydligats i nuvarande kapitel 3.6.

Kostnader och organisation har förklarats närmre i kapitel 5.1.

Förtydliganden kring uppföljning och resurser avsatta för detta har skrivits till i kapitel 6.

Naturvårdsverket

Modellering

En kartläggning har utförts, som visar att problemet med överskridandet sträcker sig över flertalet gator i Östersund och inte bara Rådhusgatan där mätutrustningen är placerad. Överskridandet av miljö kvalitetsnormen för partiklar var mer omfattande än förväntat, vilket innebar att den modellering som utfördes inte redovisade hela omfattningen av överskridandet, som sträckte sig utanför beräkningsområdet. Naturvårdsverket rekommenderar att den modellering som utförts i åtgärdsprogrammet uppdateras, för att kunna få hela överskridandets omfattning kartlagt.

Högre ambitionsnivå åtgärder

För åtgärdsprogrammets huvudsyfte, att sänka halterna under miljö kvalitetsnormen så fort som möjligt, är det däremot viktigt att ha fokus på kraftfullare åtgärder som ger effekt på kort sikt. I samrådsversionen ingår endast en beräkning av effekten från följande åtgärder: dammbindning, våtsopning, tidigare upptag av vintersand samt asfaltsbyte. Dessa åtgärder är dock de mest konkreta i åtgärdsprogrammet och de som skulle ge störst enskild effekt av de föreslagna åtgärderna. Men med samtliga dessa åtgärder beräknas halterna fortfarande överstiga miljö kvalitetsnormen enligt analysen i åtgärdsprogrammet, eftersom halterna är så höga i Östersund. Vår bedömning är att även med effekten från övriga föreslagna åtgärder kommer miljö kvalitetsnormen inte klaras på kort sikt då de övriga åtgärderna har mindre effekt. Därför behöver mer kraftfulla åtgärder inkluderas i åtgärdsprogrammet för att säkerställa att miljö kvalitetsnormen kan klaras så fort som möjligt.

Hälsoaspekter

Baserat på den modellering som utförts beräknas 210 boende vara exponerade för halter över miljö kvalitetsnormen. Personer som vistas i området utsätts också för de höga halterna. Med beaktande av luftföroreningars hälsoeffekter är

det av vikt att halterna sänks under miljö kvalitetsnormen så fort som möjligt. Luftföroreningars påverkan på människors hälsa berör alla människor, men barn, äldre och kroniskt sjuka är särskilt känsliga. Hälsoeffekterna har ingen tröskelnivå, utan även vid nivåer under fastställda miljö kvalitetsnormer finns hälsorisker.

Uppföljning

Flera av åtgärderna har ett långsiktigt fokus, på att öka andelen cyklister och fotgängare och minska biltrafiken. Detta genom till exempel utveckling av cykelnätet, bygga fler cykelparkeringar, pendlarparkeringar samt en handlingsplan för mobility management. Detta är åtgärder som har god potential att göra skillnad för luftkvaliteten på längre sikt. Det är dock viktigt att det går att följa upp om åtgärderna fått effekt, om till exempel andelen cyklister ökar.

Sandning

I åtgärdsprogrammet beskrivs också att en ny typ av sand har upphandlats som kan göra det svårare att klara miljö kvalitetsnormen. Om detta bedöms ha märkbar effekt på halterna kan det vara nödvändigt att se över det.

Kvantifiering effekter

I den färdigställda versionen av åtgärdsprogrammet behöver det redovisas på vilket sätt åtgärderna kommer leda till att miljö kvalitetsnormen förväntas nås och till vilket år överskridandet beräknas upphöra.

Samhällsbyggnads kommentarer

Modelleringen har körts igen över ett större område för att bättre kartlägga överskridandena, se kapitel 3.4

Regelverk för arbetsplatsparkering i kommunorganisationen har lagts till i kapitel 2.3.4, utöver det har vi inte lyckats med att nå samsyn över åtgärder som räcker till för att uppnå miljö kvalitetsnormen.

Viktig poäng och har förtydligats i nuvarande kapitel 3.6.

Uppföljning i form av trafikmätning och analys (inklusive cykel) finns nu med under uppföljning och kostnader för programmet.

Det stämmer att ny sand upphandlats, den började användas vid årsskiftet 21/22, då redan två år av kraftiga överskridanden konstaterats. Sanden är dock av en finkornig kvalitet som dammar mer än många alternativ. I Östersund sprids flera tusen ton sand varje vinter och det är därför av vikt att köpa in sand som dammar minimalt. Åtgärd om att ersätta nuvarande sand med grövre sand har lagts till i kapitel 2.3.2

De föreslagna åtgärderna kommer inte att leda till att miljö kvalitetsnormen förväntas nås. Se förtydliganden om effekter och uppfyllande av MKN under kapitel 4.

Trafikverket

Trafiksäkerhet

Del av berörda sträckor (Rådhusgatan och Stuguvägen) är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Vägen utgör en anslutning från E14/E45 till en utpekad flygplats av riksintresse. Väg 605 är även utpekad som en omledning för E14 från Optand till Trafikplats N Lugnvik och därför är det fortsatt viktigt att både person- och godstransporter kan passera på sträckan.

Trafikverket värnar om att vägens funktion finns kvar och att det inte blir allt för stora kapacitetsproblem då den är ett utpekad riksintresse och omledningsväg. Gällande föreslagen åtgärden Ändrad skyltning på E14 så är det viktigt att ha en tidig dialog med Trafikverket om detta och se om det är möjligt att genomföra föreslagen vägvisning. E45/E 14 är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken och ingår även i det europeiska transportnätet (TEN-T). Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas av föreslagen åtgärd och redogöra för konsekvenserna av ändrade trafikflöden.

Samhällsbyggnads kommentar:

Åtgärd ”ändrad skyltning på E14” har strukits ur förslaget till åtgärdsprogram med anledning av komplexiteten i Rådhusgatans roll som omledningsväg, samt att effekten av åtgärden är svårutredd och högst sannolikt har en begränsad påverkan på partikelhalterna.

Kommunala förvaltningar och bolag

Teknisk förvaltning

I programmet anges att ytterligare mer kraftfulla åtgärder kan tillkomma efter samrådet. Om ytterligare åtgärder tillkommer bör teknisk förvaltning få lämna synpunkter även på dessa.

Kostnader

Teknisk förvaltning är angivna som ansvariga för ett antal av de föreslagna åtgärderna. Förvaltningen ser positivt på åtgärder som kan förbättra luftkvalitén, men kan konstatera att åtgärderna som föreslås är kostnadsdrivande och måste följas av både personella och ekonomiska resurser. Resurser krävs dels vid investeringsskedet, men även driften är en tung ekonomisk post med både sommar- och vinteråtgärder (exempelvis drift av tillkommande ytor, utsättning av parkmöbler och planteringar). Att det finns förutsättningar för detta, är nödvändigt för att förvaltningen ska kunna förverkliga åtgärdsprogrammets kortoch långsiktiga intentioner.

Trafiksäkerhet

Teknisk förvaltning är positiva till förslagen om ändrad skyltning men vill skicka med följande kommentar: Vid ändrad skyltning till sjukhuset på E14 södergående påverkar det avstängning av Litsvägen vid eventuella evenemang kring Arenaby, eftersom Litsvägen används som utryckningsväg.

Utförande

Teknisk förvaltning stödjer att programmet lyfter att åtgärderna kommer kräva finansiering. På vilket sätt programmet är menat att integreras med budgetprocessen för hela kommunen och förvaltningen, skulle kunna presenteras utförligare här. Här nämns en politisk ledningsgrupp som godkänt de föreslagna åtgärderna. Vilken denna politiska ledningsgrupp är skulle här kunna presenteras, samt vad innebörden är av att denna grupp har godkänt förslagen.

Teknisk förvaltning är positiva till förslaget men åtgärden att anlägga nya infartsparkeringar kommer troligen kräva ändring av detaljplaner, vilket har stor påverkan på tidsplanen. En annan utmaning är att hitta kommunal mark som är attraktiv för ändamålet.

Parkförvaltningen anser att det låter som ett väldigt intressant projekt men vill lyfta följande utmaningar kopplade till punkt 3.3.14. "Gröna barriärer mot partikelexponering" i rapporten: Åtgärden: parkförvaltningen har inte resurser som krävs för att driva denna fråga utan anser att den ska drivas av kompetens från Mittuniversitetet. Parkförvaltningen är villiga att medverkande (i någon form av referensgrupp) men inte vara den som driver åtgärden. Kostnad: parkförvaltningens och parkdriftens budget är redan ansträngd och rymmer inte fler kostnader. Förväntningar som att hantera utökade kostnader inom budgeterad ram fungerar inte. Den enda hållbara lösningen är att nya medel behöver skjutas till från politiken. Tidsplan: parkförvaltningen ser en utmaning i att tillhandahålla en resurs till åtgärden redan under våren 2023.

Buller

Teknisk förvaltning stödjer förslaget med hårdare beläggning som ett steg i minskningen av partiklar. Att ta med i beräkningen är dock att hårdare beläggning i regel påverkar bullernivån, vilket även det är en viktig aspekt inte minst för invånarnas hälsa och välbefinnande.

Mätning

Teknisk förvaltning är medvetna om de ekonomiska och logistiska problem som finns i att använda mätstationer på alla av åtgärdsprogrammet berörda vägsnitt. Den uträkning som visar på de överstigna normerna ger dock stundtals värden, som för sin tillförlitlighet kan gynnas av ytterligare faktiska mätningar. Exempelvis vore en mer utförlig utredning på Frösöbron nyttig för framtida åtgärder.

Teknisk förvaltning tillstyrker åtgärdsprogrammet med ovanstående kommentarer.

Samhällsbyggnads kommentar:

Noterat. Ändringar har skett i samråd med inblandade tjänstepersoner och enhetschefer på teknisk förvaltning.

Genomgång av kostnader har gjorts en gång till med driftschef och i flera fall skrivits upp.

Åtgärd ”ändrad skyltning på E14” har strukits ur förslaget till åtgärdsprogram med anledning av komplexiteten i Rådhusgatans roll som omledningsväg, samt att effekten av åtgärden är svårutredd och högst sannolikt har en begränsad påverkan på partikelhalterna.

Integrering med budgetprocessen har lagts till under kapitel 5.1. Ledningsgruppens roll har varit att hålla politiken underrättad om projektgruppens arbete och bidra med input från politiken innan beslutsdatum för att säkerställa att det åtgärdsprogram som presenteras för beslut kan fastställas.

Beslutet om infarts- och pendlarparkeringar har skjutits på framtiden.

Gröna barriärer mot partikelexponering har flyttats till kapitlet om långsiktigt strategiskt arbete, då det är ett mer kunskapstungt arbete som har stora synergieffekter i samhället men inte bidrar till att sänka psartikelhalterna betydligt inom det korta tidsspann som behövs.

Samhällsbyggnad är medvetna om risken med ökat buller men har i dialog med utförare konstaterat att vid de låga hastigheter som gäller på de aktuella vägnavnitten är risken för högre bullernivåer mycket liten.

Samhällsbyggnad har diskuterat frågan om fler mätpunkter med expertstöd på bland annat Referenslaboratorium för luft, och kommit fram till att nyttan av ytterligare en mätstation i gaturum inte är stor nog för att försvara kostnaden. Resurser bör istället läggas på trafikmätningar för att kunna utvärdera effekt av åtgärderna. I ett separat projekt planerar kommunen en mätkampanj riktad mot skolbarns miljöer för att bättre kartlägga barns exponering för partiklar i Östersund.

Kommunledningsförvaltningen

Högre ambitionsnivå åtgärder

Enligt rapporten är det mest effektivt att införa trängselskatter, begränsa parkeringar och arbetsplatsparkeringar, zoner med begränsad trafik i centrum samt mobilitetstjänster för invånarna.

Trängselskatter är en oprövad åtgärd i Östersund men förekommer i flera andra städer och har bevisad effekt på mängden trafik. Inkomsten av trängselskatten (piskan) kan då användas för att genomföra de investeringar och

drift som behövs för attraktiv infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik (moroten). Kommunen bör, efter eventuellt politiskt beslut, utreda om ett sådant upplägg är möjligt och i så fall hur det kan utformas.

Samhällsbyggnads kommentar:

Samhällsbyggnad har tittat på det juridiska utrymmet att införa trängselskatter och kommit fram till att det inte är möjligt med nuvarande lagstiftning. Samhällsbyggnad är vidare enig med kommunledningsförvaltningen bedömning i att åtgärder för förändrade resvanor har stor positiv inverkan på samhället i stort samt för luftkvaliteten i staden. Regelverk för arbetsplatsparkering i kommunorganisationen har lagts till i kapitel 2.3.4, utöver det har samsyn inte kunnat nås gällande åtgärder som räcker till för att uppnå miljö kvalitetsnormen.

Politiska partier

Liberalerna

Utvärdering åtgärder och tillgänglighet

Vissa förslag är av mer genomgripande art och har stor påverkan på tillgänglighet och parkeringsmöjligheter. Dessa förslag saknar helt konsekvensanalys såväl för handel och utveckling av stadskärnan som för enskilda individer. Östersund ska vara en stad för alla varför man måste beakta att alla inte kan cykla eller gå långt.

Mätning

Åtgärdsprogrammet nämner inte konsultens rekommendation om utökade mätningar i centrala Östersund utan utgår helt från modelleringen. Innan mer genomgripande åtgärder föreslås och eventuellt införs efterlysas faktiska mätningar av luftkvaliteten på fler ställen i staden. Modellering är, hur noga den än görs, ingen faktisk beskrivning av verkligheten. Även i konsultrapporten rekommenderas under rubriken ”Förslag på vidare arbete” att utökade mätningar görs.

Kollektivtrafik

Liberalerna anser att åtgärder i form av ”morötter” bör dominera. En sådan åtgärd är förbättrad kollektivtrafik.

Samhällsbyggnads kommentar

Det hade naturligtvis varit önskvärt att bifoga en mer fullständig konsekvensbeskrivning av de föreslagna åtgärderna i programmet. Inom den snava tidsram som åtgärdsprogrammet enligt lag måste tas fram så har det dock inte funnits tid till att ha med i denna del.

Konsekvensanalys så som den ryms inom projektets strama tidsram har gjorts och avvägningar har gjorts mellan påverkan på parkeringsmöjligheter och på medborgarnas hälsa om inget görs angående luftkvaliteten.

Frågan om ytterligare mätningar har diskuterats i projektgruppen och med det expertstöd på Referenslaboratorium för luft som vi har tillgång till och det har resulterat i att vi inte projekterar för ytterligare mätningar av följande anledningar:

- Modelleringen anses vara ett tillräckligt underlag att fatta beslut utifrån, även utan kompletterande mätningar.
- Fler mätningar är alltid att föredra men är inte alltid mest kostnadseffektivt.
- Även om vi skulle mäta så dröjer det flera år innan vi kan dra några egentliga slutsatser av resultatet, i och med variationerna i halter beroende på bland annat klimat.
- Det är ett skarpt lagkrav från Naturvårdsverket och EU-kommissionen att åtgärdsprogrammet ska beslutas och skickas in under 2022, så det finns tyvärr inte tid för varken ytterligare mätningar eller konsekvensanalyser.
- Oavsett resultat från ytterligare mätningar eller av modellen så är vi 100 % säkra på att vid mätstationen på Rådhusgatan så överskrids dygnsmedelvärde för MKN för PM10, och det räcker för att vi ska vara tvungna att ta fram och besluta om detta åtgärdsprogram.

Svar: Genom de erfarenheter vi tagit del av från andra kommuner samt forskning på hållbara transporter och hållbara stadskärnor så framgår det tydligt att för att få till en reell överflyttning från bil till mer hållbara transportslag så behövs både morot och piska i lika grad. Önskad effekt fås helt enkelt inte med endast morot.

En stor förändring i form av nytt linjenät för den stadsnära kollektivtrafiken är projekterad med planerad byggstart under 2023.

Centerpartiet

Driftåtgärder

Åtgärder som fokuserar på att drift och underhåll av gatorna ska ske på ett sätt som minimerar damning och spridning av partiklar (exempelvis dammbindning och våtsopning) som hanterar partiklarna är nödvändigt. Välja rätt typ av sand.

Trafikåtgärder och Kollektivtrafik

För att långsiktigt minska uppkomsten behöver vi minska på antalet bilar och där är fokus för de som har kort väg till sina arbetsplatser, dvs ca 50% av antalet fordon i Östersund. Åtgärder som på olika sätt minskar trafiken i staden och underlättar för medborgarna att välja andra transportmedel än bilen. Olika åtgärder, inspiration som redan idag kan få personer att välja andra färsätt än bilen, mobilitymanagement. En förbättrad kollektivtrafik,

Östersundslänken, ökad turtäthet, förkortade restidskvoter, förbättra övergångar mellan läns och lokaltrafik, fortsätta förbättra cykelvägnätet, fler cykelgarage och det i hela kommunen. Cykelgarage eller ordentliga cykelparkeringar vid busslinjer i Lit, Häggenås, Brunflo, Tandsbyn, Fåker samt samdistribution av varor

Högre ambitionsnivå åtgärder

För att komma tillrätta med partikelhalterna och undvika sanktioner kommer kanske inte ovanstående åtgärder räcka. Det krävs skarpare åtgärder. Det finns olika alternativ som idag är otänkbara men som kanske måste genomföras. Den första är att frivilligt verkligen minska bilåkandet till och från jobbet, för de personer som bor inom en 5 km radie. Fungerar inte det är olika tillfälliga begränsningar i trafikflödet samt att kanske till och med prova saltning i stället för sandning på vissa gator om det går ur miljöhänsyn till vattnet.

Samhällsbyggnads kommentar:

Drift och underhåll är viktiga åtgärder i programmet, och förtydliganden har gjorts kring vikten av kontinuerlig uppföljning och utvärdering under säsongen för att på bästa sätt optimera drift och vägunderhåll. Åtgärd om att ersätta nuvarande sand med bättre kvalitet har lagts till i programmet.

Det nya regelverket för arbetsplatsparkeringar är riktat specifikt mot anställda inom kommunorganisationen som har kortare arbetspendling kapitel 2.4.5.

Se svar till kommunledningsförvaltningen om höjd ambitionsnivå för åtgärder. Test av saltning istället för sandning vid gynnsamma temperaturer ska utföras av driftansvariga på teknisk förvaltning.

Vänsterpartiet

Trafikåtgärder

Minskad fordonstrafik är inte en hållbar lösning på kort sikt En utgångspunkt i rapporten är att det viktigaste är att få ned antalet bilar i staden. Drift och underhåll av vägarna anses vara akuta åtgärder som inte kommer åt problemet. Vänsterpartiet instämmer inte helt i detta. Minskat bilåkande är viktigt för att nå målet för färdmedelsfördelningen och våra andra miljömål, inte minst på längre sikt. Men trots lika mycket trafik är partikelhalterna avsevärt mycket lägre under hösten än under toppmånaderna på våren. Det är därmed inte trafiken i sig utan specifika väg-, trafik- och väderförhållanden som gör att partikelhalterna blir extremt höga under vissa perioder.

Utökning av gångfartsområde på Storgatan. Det är tveksamt om utbyggnad av gångfartsområdet bör ses som en åtgärd för lägre partikelhalter. Storgatan används i huvudsak för transporter till verksamheter på Storgatan och anslutande gränder. Om biltrafiken parkerar på Storgatan i dessa kvarter eller kör förbi dem och parkerar en bit bort gör sannolikt liten skillnad för

partikelhalterna. Hastigheterna är redan i dag generellt låga på gatan och beläggningen består till stor del av sten, vilket torde vara av större betydelse för partikelbildningen. Avlövnings av parkeringsplatser från centrala staden minskar knappast bilåkandet men däremot styr det bort bilar och besökare från centrum mot externa handelsplatser, till liten övergripande miljönytta men med betydande förlust av liv och rörelse i stadskärnan som effekt.

Regelverksförändringar för arbetsplatsparkering Utöver den kommunala organisationen bör även andra arbetsgivare, offentliga och privata, informeras om möjligheterna med att uppmuntra anställda till bättre färdmedelsval. Det påpekas redan i texten, men åtgärden hör bara indirekt ihop med åtgärder specifikt mot höga partikelhalter.

Driftåtgärder

Lågdammande grussorter, tidigare och mer frekvent grusupptagning, hastighetsdämpande åtgärder, att sprida dammbindande vätska på utsatta sträckor eller att salta vägarna istället för att grusa är åtgärder som bör kunna testas i det korta perspektivet, för att se om och i så fall hur mycket dessa åtgärder kan bidra med.

Överlag tycks perspektivet ”drift” ha tonats ned till förmån för perspektivet ”investering”. Båda är viktiga men effekten av en bättre skötsel av gång- och cykeltrafikanternas trafikmiljö är sannolikt större och med mer direkt effekt än av enskilda, dyra, investeringar i gång- och cykelinfrastrukturen. Överlag behöver avvägningar göras av för- och nackdelar med åtgärderna i åtgärdsprogrammet, så att de negativa konsekvenserna av enskilda åtgärder inte stjälper andra kommunala ambitioner.

Påbörjade åtgärder, inklusive utfall. Det framgår att de påbörjade åtgärderna verkar ha haft effekt, men också oönskade bieffekter. Här bör samtliga berörda delar av kommunorganisationen inför kommande säsonger vara delaktiga och beslut tas i god ordning, så att den osäkerhet och ryktesspridning som uppstod våren 2022 kan undvikas. Utredningen av påstådd halka bör följas av ytterligare åtgärder, exempelvis försök med annan halt av kalciumklorid eller lösning med andra dammbindande ämnen.

Riktlinje för drift av gator och vägar Sannolikt är driften, skötseln, av gatorna det mest effektiva verktyget både på kort och längre sikt för minskad dammbildning. Kostnadssatta ambitionshöjningar specifikt syftande till att minska vägdamm behöver därför lyftas fram för beslut redan till våren 2023.

Grus och sand med sämre hållfasthet

För läsaren av förslaget till åtgärdsprogram är det otydligt vad som menas med denna del. Vänsterpartiet förutsätter att även typ av grus och sand ses över ur ett damningsperspektiv och att sådana sorter väljs som dammar mindre. Om det är en ekonomisk fråga att hitta grus av bättre kvalitet (eller med i övrigt bättre egenskaper) behöver det lyftas fram som ett behov redan inför 2023 års budget.

Cykel

Utbyggnad och upprustning av cykelvägnätet Redan ny beläggning och viss justering av kantstenar/korsningar med bilvägar skulle ge ökad framkomlighet för cyklister längs Krondikesvägen, till en betydligt lägre kostnad än budgeterade 40 mkr för omgestaltning. Så stora investeringar kommer knappast att vara möjliga under överskådlig framtid, ens med bidrag från Stadsmiljöavtalet. Billigare alternativ bör därför väljas i första hand. Gång- och cykelvägnät finns, men anses av många medborgare vara opålitligt i synnerhet under våren, när kvarliggande snö och smältvatten skapar halka och framkomlighetsproblem. Sådana problem kan inte byggas bort med ny gatugestaltning utan förutsätter vinterväghållning med högre ambitioner. Med en framkomlighetsgaranti för gång- och cykelvägarna skulle fler kunna göra sig av med exempelvis hushållets andra bil och bli åretruncyklister.

Fler och säkrare cykelparkeringar Det är bra att en utredning pågår som, utöver att se över möjligheterna att inrätta ett eller flera cykelgarage, också tar fram förslag till kvalitetskriterier med mera. De parkeringar med mindre tak som har byggts exempelvis vid Gustav III:s torg och Strandgatan ger ett dåligt väderskydd och cyklar som ställs där är utsatta för stöder. Det är viktigt att också cykelhagar och andra liknande åtgärder utvärderas innan de byggs ut i större omfattning. Perspektivet vinterväghållning behöver finnas med när cykelparkeringar planeras, dels eftersom problemen med partikelhalter främst förekommer under vinterhalvåret, dels eftersom cykelparkeringarna i dag ofta snöröjs mycket bristfälligt.

Modellering

Brister i dataunderlaget för specifika sträckor Datorsimuleringen har sina brister. Exempelvis kör mycket få bilar över Stortorget, men sträckan är ändå markerad i rosa/orange färg. Det är värt att notera att delar av sträckan utgörs av gågata, vilket av underlaget att döma inte verkar vara en tillräcklig åtgärd för att minska mängden partiklar.

Redaktionella synpunkter

Åtgärderna i sammanfattning

Det är viktigt att en prioritering görs av åtgärder i ett åtgärdsprogram dels ur effektivitetsperspektiv, dels för att göra skillnad på lång- och kortsiktiga mål. På sikt är det exempelvis mycket viktigt att öka andelen aktiva transporter, men den omställningen förutsätter dyra investeringar och omgestaltning av stadsrummet som kommer att ta lång tid att färdigställa. Det är också sannolikt att åtgärder som minskar uppvirvling av och exponering för partiklar är att föredra även vid kraftigt minskad trafik.

Asfaltsbeläggning

Mer slitstark asfalt

En satsning på asfalt med högre hållfasthet bör göras i närtid, oavsett Östersundslänkens status.

Kostnader

Medfinansiering En del av åtgärderna har flera positiva effekter och kan behöva göras oavsett om de kommer att ge avgörande effekt på luftföroreningarna eller inte, exempelvis förbättring av gång- och cykelvägar. Resonemanget om medfinansiering är därför viktigt, att en struktur för finansiering och planering av olika åtgärder som fyller flera syften behöver säkras.

Tidsplan och prioriteringsordning för åtgärder För att kunna fördela resurser effektivt till insatser behöver en prioriteringsordning tas fram, med de åtgärder som bedöms vara mest effektiva och genomförbara med kort genomförandetid först.

Samhällsbyggnads kommentar:

Både drift- och trafikåtgärder har stor inverkan på partikelhalterna och båda delarna behöver hanteras. Trafikminskningar finns beslutade i flera av kommunens dokument och bidrar till mycket positivt för samhället.

Studier om stadsutveckling visar att begränsning av antalet parkeringar i stadskärnan är en av de mest effektiva åtgärderna för att minska stadstrafiken. I städer där parkeringar har ersatts av gågator och liknande är ofta resultatet att den lokala handeln stärks, inte försvagas.

Texten är ändrad så att parkering och trafikens påverkan på partikelhalterna förtydligas.

Så som finns beskrivet i åtgärdsprogrammets kapitel 2.2 så har kommunen under vår 2022 kört med åtgärder som dammbindningsmedel och ökad grusupptagning vilket tycks ha minskat halterna jämfört med tidigare år. I och med de mycket höga halter som vi har i Östersund så överskrider halterna lagstiftade nivåer trots dessa åtgärder.

Det finns effektiva åtgärder inom drift och underhåll att ta till, men de är inte tillräckliga utan vi måste även minska biltrafiken. Hänsyn ska tas så att andra intressen inte blir lidande, men en viss påverkan kommer att behövas för att vi ska få till förändring.

Salt istället för grus kan komma att testas under vissa perioder inom ramen för åtgärdsprogrammet. Dock så fungerar salt sämre i kallare temperaturer och riskerar att ha en negativ påverkan på vattenkvalitet och vattenlevande organismer.

Utvärdering och anpassning har förtydligats i kapitel 2.3.1.

Se svar till Centerpartiet ovan för ändringar i kapitel ”Optimering drift och väghållning”

Texten om gruskvalitet är förtydligad

Samhällsbyggnad delar bilden att underhåll och upprätthållande av gott och säkert skick på cykelvägarna är oerhört viktigt. Därför ingår tillskott till drift i flera av åtgärderna. Riktlinje med skötselprioriteringar för gång och cykel har beslutats på annat håll i kommunen och ingår därför inte här. Kapitlet om cykelparkeringar har tagits bort.

Det finns alltid brister i dataunderlaget. Det är omöjligt att göra en perfekt modell av verkligheten, men denna kommer nära och ger oss mer information än vad mätningen kan göra. Diskussionskapitlet har förtydligats.

Det finns ingen prioriteringsordning eftersom vi kommer att behöva besluta om alla dessa åtgärder för vi behöver använda dem alla samtidigt, det är inte en fråga om den ena eller den andra.

Samhällsbyggnad delar synen att det är en viktig åtgärd, samtidigt är det resursineffektivt att anlägga ny vägbana som kanske behöver läggas om året efter pga byggnationer. Bättre då att invänta projektering och beslut.

För att ha en chans att nå MKN behöver allting sättas igång på en gång, däremot så anger tidsplanen när de olika åtgärderna kan förväntas vara klara. Finns ingen åtgärd som kan prioriteras lägre ned.

I Östersund har vi mycket höga halter vilket innebär att vi måste arbeta både med driftåtgärder och trafikdämpande åtgärder, båda är mycket viktiga och samspelar och det går inte att välja bort åtgärder som gör något åt trafiken. Hastighetsdämpande åtgärder har diskuterats men vid de låga hastigheter som råder inne i staden har ytterligare sänkt hastighet mycket lite effekt.

Övriga organisationer

Klimatkommunerna

Trafikåtgärder, Högre ambitionsnivå åtgärder

Vi noterar att åtgärdsprogrammet innehåller åtgärder för att förbättra och underhålla kommunens cykelinfrastruktur och en satsning på mobility management, vilket vi vet att kommunen jobbat framgångsrikt med tidigare också. Detta är naturligtvis mycket positivt. Det vi saknar och ser ett behov av är åtgärder som kompletterar dessa genom att begränsa biltrafiken. I åtgärdsprogrammet hänvisas till en uppmärksammas forskningsartikel som i våras lyfte 12 åtgärder som framgångsrikt minskat trafiken i en rad olika europeiska städer. Artikeln, som vi också lyft från Klimatkommunernas sida tidigare i år, bygger på studier av flera hundra vetenskapliga artiklar och författarna betonar att städer som genomfört de trafikminskande åtgärderna även ser resultat i form av ökad livskvalitet, folkhälsa och förbättrad hållbar mobilitet. En viktig slutsats i studien är att biltrafiken bäst minskas vid en kombination av ”morot och piska”.

Mest effektivt för att minska trafiken var trängselskatter, begränsade parkeringar och arbetsplatsparkeringar, zoner med begränsad trafik i centrum samt mobilitetstjänster för invånarna. Vi noterar att Östersunds

kommun haft flera liknande åtgärder på förslag i arbetet med åtgärdsprogrammet, men att dessa blivit bortprioriterade då politiken inte nått samsyn. Det är välbelagt att god tillgänglighet och låga priser på parkering vid start- och målpunkt, exempelvis arbetsplats, spelar stor roll för valet av bil som färdmedel. Är det svårare och dyrare med parkering, blir motivationen alltså större att välja andra färdmedel.

Det är därför angeläget att ta med frågan om parkering i åtgärdsprogrammet, som en av åtgärderna i ett paket för att minska trafiken i centrum.

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar till kommunledningsförvaltningen ovan.

Privatpersoner

S1. KG

Kollektivtrafik

Snabbast och enklast är väl att införa gratis busskort för alla innevånare i Östersunds kommun på bussarna i stadstrafiken under vinterhalvåret dvs. som komplement till cykling under sommar halvåret.

Samhällsbyggnads kommentar:

En ny linjedragning med snabbare turer och ett tydligare system är på gång och kommer att införas i Östersund, mer om det i kapitel 2.5.1. Sänkta busspriser finns med som en föreslagen åtgärd att utreda framöver.

S2. DN

Kollektivtrafik

Jag saknar en åtgärdsplan för att göra lokaltrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig mot biltrafik. Idag är det inte ekonomiskt försvarbart att som ensam ersätta bil mot buss, om du åker inom staden. Och vid samåkning blir det än svårare även på längre sträckor. Som jag ser det behöver biljettpriset vara klart lägre för att buss ska bli attraktivt, gissningsvis halva priset. För att det ska gå ekonomiskt kan mindre bussar vara ett alternativ. Kommunen måste sätta ett maxtak för biljettpris vid upphandling av lokaltrafik och vara beredd på att driva den i egen regi.

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar till S1 KG ovan.

S3. HG

Asfaltsbeläggning

Jag har en fundering om asfalten i stan, kan det vara så att kvaliteten på asfalten är för dåligt och därigenom släpper farliga partiklar för lätt.

Samhällsbyggnads kommentar:

Luftkvaliteten i Östersund är dålig av flera anledningar och vägbelägningens kvalitet har absolut en inverkan på halterna, därav föreslås att asfalten på de mest utsatta vägsträckorna ska ersättas av ett material som är mer slitstarkt och därmed frisätts mindre mängd partiklar (kapitel 2.3.3).

S4. TJ

Sandning

Varför slutar ni inte o sanda (eller åtminstone gör ALLT ni kan för att undvika saltning) och ersätter det med saltning? Det finns ju olika former av salter som verkar ända neråt minus 20 grader dvs välj mellan NaCl, KCl eller CaCl beroende på temperatur. Jag vet att NaCl är bättre ur återfrysningssynpunkt men de andra varianterna kan hitta sitt forum beroende på utetemp o å andra sidan är halka inte ett problem när det är minus 15-30 grader pga snöns tröghet då. Jag har i många år förundrats över hur många som långsiktigt drabbats av stenlunga när kommunens sopbilar varit ute o sopat dels därför att blötläggning fungerat sisådär o att det dammar rejält när sopbilen tagit upp sanden dvs det icke uppsopade dammet skapar rejält med damm i luften tills nog många bilar passerat. Med saltning av vägarna vintertid (hela vintern) så minimerar man dessutom behovet av sopbilar vilka i dagsläget drivs av fossila bränslen. Mitt tips/förslag är med andra ord att ni ska gå över till saltning istället för sandning=ger minskat dammande=bättre luftmiljö

Samhällsbyggnads kommentar:

Saltning har länge inte varit ett alternativ på grund av hur känslig effekten är av utetemperaturen, det är svårt att salta i kallare grader. Dessutom riskerar ökade mängder vägsalt att påverka råvattnet i staden negativt. I och med våra stora problem med partikelhalterna har vi ändå valt att se över möjligheterna att periodvis testa saltning i Östersund, se kapitel 2.4.1. Saltning kommer sannolikt inte helt kunna ersätta sanden, men möjligtvis går det att kombinera de två.

S5. LA

Flygplatsen

Det pratas nu hur dålig luft det är i stan nu. Vi kan börja med att flyget har ökat in och ut flygningar som går över stan Hur mycket släpper inte planen ut vid start och landning Det är inte mer bilar på hela dan som åker i stan Lika mycket bilar åker på Hornsgatan på förmiddan.

Samhällsbyggnads kommentar:

Frösöns flygplats har ingen inverkan på de lokalt höga halterna av partiklar

som uppmätts i stadskärnan. PM10 är tunga slitagepartiklar som inte sprider sig så långt.

S6. US

Drift

Följer debatten om vår dåliga luft. Har ett några små men konkreta förslag som jag har reagerat på under några år. 1. Bilen som vattnar innan sopning ligger ofta så långt före tidsmässigt att vägbanan mer eller mindre hinner torka innan sopmaskinen kommer. 2. Sopmaskinen/ -erna är av en modell som lämnar en hel del sand kvar och med det själv orsakar sandrök. Exempelvis vid gupp, ojämn vägbanan och kurvor. Skaffa fler och bättre sopmaskiner så sanden snabbare tas upp. 3. Förbjud löv- och sandblåsare i centrala staden. Dessa virvlar upp enorma mängder damm.

Trafikflöden

4. Försök få ett jämnare flöde på fordon genom staden så minskas utsläppen. Bilen ger ifrån sig mer avgaser vid typ start o stopp körning än vid jämn låg 40km/tim. 5. Flaskhals där det ofta skapas stillastående fordon är rondellen vid stora kyrkan. Jag tror det beror på trafikljuset vid Kyrkgatan strax nedanför rondellen.

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar om driften till Centerpartiet längre upp i texten.

Våra luftkvalitetsproblem beror inte av avgaser utan är slitagepartiklar från vägbanan och sandning. Åtgärder för att få jämnare flöde på trafiken är därmed inte aktuella.

S7. TJ

Kollektivtrafik

Varför inte driva tesen med mycket billig kollektiv buss enligt tysk modell? Det skulle nog kunna göra en hel del miljömässigt. Se bifogad artikel från DI <https://www.svd.se/a/eE9vLg/sa-har-tyskland-fatt-kortarebilko>

Samhällsbyggnads kommentar:

En ny linjedragning med snabbare turer och ett tydligare system är på gång och kommer att införas i Östersund. Sänkta busspriser finns med som en föreslagen åtgärd att utreda framöver

S8. EL

Kollektivtrafik

Hej För att få medborgare att åka kollektivt behövs en sänkning av priset. Vi är 2 vuxna och om vi ska ner på stan en lördag och vara borta 2 timmar kostar bussresan totalt 128:- (om vi löser enkelbiljetter) Att ta bilen t.o.r

Torvalla-Centruminkl parkering blir faktiskt billigare. Att pendla till jobbet kostar 750;-/person = 1500/ månad Åker vi bil är det billigare (dieselbil) I Sverige har obegränsad avgiftsfri kollektivtrafik tillämpats i mindre städer som Avesta, Kiruna, Kristinehamn och Övertorneå . Den största staden som hittills introducerat avgiftsfri kollektivtrafik är den estniska huvudstaden Tallinn. Andra städer som infört åtgärden är franska Aubagne och Hasselt i Belgien. Kanske något att titta på? Då blir vi först att tänka på miljö (och medborgare)

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar till TJ ovan. En ny linjedragning med snabbare turer och ett tydligare system är på gång och kommer att införas i Östersund. Sänkta busspriser finns med som en föreslagen åtgärd att utreda framöver

S9. HW

Högre ambitionsnivå åtgärder och Trafikåtgärder

Generellt sett så nämns bara orsaken i förbifarten och inledningen i rapporten: Jämtarna är bilberoende och motorälskande och rent ut sagt bedrövtligt dåliga på att ändra det beteendet. Det är elefanten i rummet. Oavsett hur mycket expresscykelbanor, gratischoklad till cyklister som redan cyklar och snällkampanjer kommunen gör så kommer denna grupp bilkörare vara helt obrydda. Bensinuppror och protester kring minskande av bilåkande i länet talar sitt tydliga språk. Kvar är förbud, hårdare åtgärder och ökade kostnader för missbruk av fossila bränslen. Höjd bensin och diesel till 35-40 kronor kanske skulle ge effekt, men också fler inflationsproblem. Som jag ser det vore ett allmänt förbud och kontroll, samt böter för tomgångskörning i hela Östersund möjligen ge effekt. Det gäller privatbilister samt i allra högsta grad yrkestrafik.

Nöjeskörningen med snabba bilar, epa- fordon och slöfockar som inte orkar gå 200 meter i centrum är omfattande. Korsningen Köpmangatan/Biblioteksgatan är ett centrum för gasande upp mot centrum. Vintertid står bilar och slirar i uppforsbacken mot Storgatan. Förslag. Stäng av Storgatan för privat trafik helt och hållet. Kontrollera att det efterföljs och dela ut böter. Efter ett halvår vet alla vad som gäller. Kan butiker/Destination Östersund erbjuda pirror/kärror för de som inte orkar gå med varor?

Tomgångskörning

Kampanj mot tomgångskörning, förbud mot mer än en minuts tomgångskörning, skyltar med information om vite och genomför dessa. Ni skulle få in sjukt mycket pengar dessutom. Kolla busstorget. Kolla parkeringarna på Lillänge, Ica Maxi, Valla centrum. En person handlar, den andra sitter och kollar telefonen med motorn igång. Året runt. 20-30 minuter är ingen ovanlighet, jag har kollat, påpekat och nästan åkt på stryk på grund av detta. Andra har inte i ryggmärgen att man ska slå av, ett beteende som går i arv

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar till kommunledningsförvaltningen och Centerpartiet längre upp i texten.

Våra luftkvalitetsproblem beror inte av avgaser utan är slitagepartiklar från vägbana och sandning, kampanjer mot tomgångskörning platsar därmed inte i detta projekt även om Samhällsbyggnad förstås ser andra miljöproblem med onödig tomgångskörning.

S10. HNTrafikflöden och Tomgångskörning

Jag tror om man ser till att det blir grönvågen vad gäller trafikljusen i centrum så skulle trafiken inte stå stilla mer än nödvändigt. Korta gärna ner tiden mellan röd och grönt så bilarna inte står på tomgång så länge !! Se till att stadsbussarna inte går samtidigt så att onödigt långa köer vid nya kyrkan uppstår som det gör nu !! Fixa trafikljus vid övergången badhusparken så att även gående och cyklister måste stanna det uppstår ju köer nästan till centralstationen vid högtrafik !! Av vilken anledning behöver inte gående och cyklister visa hänsyn i trafiken Sämt trafikljus finns bland annat i Prag för att underlätta trafikflödet varför skulle inte det fungera i Östersund också ?

Samhällsbyggnads svar:

Tomgångskörning är bra att undvika av andra skäl men har ingen inverkan på halterna av PM10, då de luftföroreningar vi har problem med främst utgörs av slitagepartiklar.

I Östersund har gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik företräde framför bilister, detta för att främja de mer miljövänliga transportslagen. Därmed är varken gröna vägen eller trafikljus vid Badhusparkens övergång aktuellt.

S11. MLTrafikåtgärder och Kollektivtrafik

Har inte läst hela åtgärdsplan men tänker att det är biltrafiken som måste minska. Bor i Torvalla och har 9km till jobbet. När Jag flyttade hit gick buss 14 som snabbuss.. Från centrum till centrum ev nått stopp. Men man var inne på 10 minuter. Så är inte fallet nu. Tror att det skulle vara fler som åkte buss som bor i Torvalla o Brunflo om det var fler direktbussar. Det borde satsas på dom som har lite längre till jobbet... enklare OCH billigare att åka buss.... Då skulle fler låta bilen stå

Samhällsbyggnads kommentar:

En ny linjedragning med snabbare turer och ett tydligare system är på gång och kommer att införas i Östersund. Sänkta busspriser finns med som en föreslagen åtgärd att utreda framöver

S12. MJHälsoaspekter

Sorgligt att luften i vår stad är undermålig och hälsofarlig. Mätningarnas resultat borde leda till tydliga och verksamma åtgärder skyndsamt.

Trafikåtgärder och Högre ambitionsnivå åtgärder

Tyvärr verkar åtgärdsförslagen i mina ögon rätt perifera och jag tolkar det som att utredarna själva anser det när det står i ingressen att "ingen av åtgärderna...bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan" (Borde inte det vara syftet och ambitionen med ett åtgärdsprogram?) Mest verkningsfullt skulle vara, som ni skriver, att minska biltrafiken i staden med piska och morot. Här saknas tydliga förslag på åtgärder, ex bilfria zoner, trängselavgifter (differentierade utifrån belastning) m.m. Mest fokus på dammbindning och vattning etc som då utgår från fortsatt oförändrat stor biltrafik i staden. Buller, bristande framkomlighet och negativ klimatpåverkan är andra effekter av en hög och ökande biltrafik inne i staden.

Sammanfattningsvis bra att problemet med luftkvaliteten uppmärksammas men hoppas på mer kraftfulla och konkreta åtgärder som får effekt. God hälsa och frisk luft borde väl vara politiskt gångbart även i Östersund?

Cykel och drift

Att underlätta cykeltransport i och genom centrala staden bör prioriteras. För att fler ska välja cykeln behövs också förbättrat underhåll av cykelstråken, exempelvis lagning av trasiga cykelbanor, förbättrad skyltning men framför allt förbättrat vinterunderhåll. Med förändrat klimat och mer varierat väder krävs högre ambitioner för att möjliggöra framkomlighet på cykel vintertid. Det räcker inte att plöja efter snöfall, det måste även till hyvling, halkbekämpning, bortforsling av slask vid töväder (innan det fryser på igen) m.m. Tyvärr har vinterunderhållet av prioriterade cykeltstråk snarare försämrats över tid. Saknar tydliga åtgärdsförslag på förbättrat underhåll för cyklister.

Kollektivtrafik

Vidare saknar jag konkreta förslag på förbättrad kollektivtrafik. Hur få fler välja bussen framför bilen? Bättre turtäthet? Fler linjer? Billigare biljetter? Underlätta byten mellan olika kollektivtrafikslag? Ett exempel på dåligt fungerande samordning är att ytterst få busslinjer passerar järnvägsstationen och de som så gör, gör det aldrig i anslutning till de långväga tågens avgångar. Ska man med tåget med bagage är det egen bil eller taxi som gäller. Resecentrum där man enkelt kan byta mellan stadsbussar, länsbussar och tåg vore högt önskvärt. (Något som många andra städer har satsat på eller är i färd med att göra).

Samhällsbyggnads kommentar: vi delar uppfattningen och har gjort det vi kunnat för att få igenom effektiva åtgärder snabbt, dock är det flera dyra och

för många människor kontroversiella åtgärder som behöver beslutas och det är en utmaning.

Meningen om att åtgärderna medför någon betydande miljöpåverkan är olyckligt skriven och har förtydligats till ”ingen betydande miljöpåverkan utöver positiv inverkan på luftkvaliteten”.

Drift och underhåll är viktiga åtgärder i programmet, och förtydliganden har gjorts kring vikten av kontinuerlig uppföljning och utvärdering under säsongen för att på bästa sätt optimera drift och vägunderhåll. En ny riktlinje för underhåll och prioritering av bland annat cykelvägar har nyligen beslutats av tekniska nämnden. Riktlinjen ska prioritera cyklister och fotgängare och ploga och halkbekämpa på lägre kriterier än idag.

Se svar om kollektivtrafik längre upp i texten.

S13. BN

Trafikflöde

Anledningen till att Östersund har problem med avgaser och partiklar i luften är följande. Trafiken flyter inte på ett bra sätt. Detta beror på att det blir onödiga stopp i trafiken. Alla busshållplatser har inte avkörningszoner så att bussen stoppar upp trafiken bakom. Där har man dels en buss som spy ut avgaser och all trafik som stoppas upp bakom bussen. Rådhusgatan är så smal att om ett fordon vill svänga vänster så stoppas trafiken tills fordonen tagit sig över. Där har man följande alternativa sätt att åtgärda detta: 1. Gör vägen flerfilig 2. Bygg rondeller Vänstersvängut på Rådhusgatan gör att dessa fordon står på tomgång lång tid. Detta gäller en stor del av dygnet. Trafiken måste ledas via rondeller. Där man först måste ta en högersväng och sedan vända i nästa rondell. Trafikljuset för bussar i korsningen Kyrkgatan – Gränsgatan stoppar upp trafiken på Gränsgatan och Rådhusgatan så fort en buss skall ut. Kan åtgärdas på följande sätt: 1. Tillåt bara högersväng. Bussar som skall åt något annat håll måste köra ut t ex via Thomegränd. 2. Bygg rondell (inget trafikljus behövs). Trafikljuset på Rådhusgatan stoppar upp trafiken och gör att ett stort antal fordon står på tomgång. Dessa trafikljus måste ersättas med rondeller.

Kollektivtrafik

Detta kan kombineras med sänkta priser för att åka buss.

Samhällsbyggnads kommentar:

Tomgångskörning är bra att undvika av andra skäl men har ingen inverkan på halterna av PM10, då de luftföroreningar vi har problem med främst utgörs av slitagepartiklar och inte avgaser.

I Östersund har gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik företräde framför bilister, detta för att främja de mer miljövänliga transportslagen. Därmed är fler rondeller och företräde för bilister inte något som övervägs idag.

Sänkta busspriser finns med som en föreslagen åtgärd att utreda framöver.

S14.CS

Drift

Bättre luft längs Rådhusgatan Kommande vinter borde man försöka minska faran med den tidvis låga luftkvaliteten längs Rådhusgatan genom att pröva följande: 1.Från rondellen vid Jamtli till rondellen vid Oden hallen: Intensiv snöröjning för att få så lite snö som möjligt på vägbanan. 2. Använd salt för att bekämpa eventuell halka. Fördelar: Ingen sand som förorenar luften, ingen sandupptagning och man behöver inte salta vägbanan på våren (som nu i våras). Våga prova och mät effekterna!

Samhällsbyggnads kommentar:

Se svar om driftåtgärder till Centerpartiet längre upp i texten.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Samrådsredogörelsen har handlagts av miljö och hälsa på Samhällsbyggnad. Under arbetet har även tjänstepersoner från Hållbarhetsgruppen och tf Gata park deltagit.

Östersund den 2022-10-21

Kjell Svanberg
Förvaltningschef Samhällsbyggnad

