

Kommunledningskontoret

Rapport

Handläggare:

Emma Lillskogen, Ida Gottberg

Datum:

2021-11-16

Diarienummer: KSN-2021-00569

Innehåll

Förslag på ändringar utifrån inkomna synpunkter under dialog.....	2
Tydligare struktur	2
Ändringar i åtgärder.....	2
Nya åtgärder.....	3
Förtydliganden i beskrivningar.....	3
Övriga ändringar	4
Synpunkter som inte föranlett förslag på ändringar	5

Förslag på ändringar utifrån inkomna synpunkter under dialog

Handlingsplan för luftkvalitet har varit på dialog mellan 24 juni och 13 september 2021. Detta dokument är underlag för beredningskonferens den 7 oktober 2021 med berörda nämnder och bolag i kommunen.

Nedan redogörs för förslag på ändringar utifrån inkomna synpunkter. Synpunkterna som har gett upphov till ändringsförslaget anges i nummer inom parentes efter ändringsförslaget. Numrering av synpunkter återfinns i underlaget "Sammanställning av inkomna synpunkter".

Tydligare struktur

- Byta namn på dokumentet till "Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar - Uppsala kommuns handlingsplan för Luftkvalitet". (86)
- Nytt åtgärdsområde: Åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på Kungsgatan. Hit flyttas åtgärd 3 (Säkerställa att de av GSN beslutade åtgärderna på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet är tillräckliga för att minska halterna av NO₂ på Kungsgatan) och 8 (Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6). (40, 87, 88, 91)
- Ta bort åtgärdsområde Kollektivtrafikåtgärder, Styrmedel för att minska trafiken, Åtgärder vid källan. Samla åtgärder under Åtgärdsområde "Åtgärder för att förebygga överskridande av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet". (86)
- Ta bort "åtgärdsområde" från rubrik "Samordning med åtgärder inom ramen för andra processer" och ta bort numreringen, detta för att särskilja dessa åtgärder från handlingsplanens åtgärder.

Ändringar i åtgärder

- Skriv om åtgärd 3 till "Ta bort genomfartstrafik på Kungsgatan genom att i både norr- och södergående färdriktning i korsningen med Vaksalagatan införa trafikreglering påbjuden körriktning öster ut till Vaksalagatan" Är redan beslutat i GSN juni 2021 men behövs lyftas fram som en av de åtgärder som genomförs för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på Kungsgatan. (104, 106)
- Skriv om åtgärd 4 till "Bevaka att de åtgärder som genomförs inom ramen för styrdokument för mobilitet och trafik samt styrdokument för parkering inte leder till överskridanden av miljökvalitetsnormerna (där luftföroreningsmätningar inte genomförs görs uppföljning genom trafikmätningar på gator som ligger nära normgränserna). (102, 106)
- Skriv om åtgärd 1 (Kompletterande mätningar på två gator i Uppsala innerstad) till att kompletterande mätningar ska göras för minst två gator, istället för endast två gator. (16, 27)
- Skriv om åtgärd 7 (Fortsatt och utökat arbete för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken). Ändra meningen "avhängigt Region Uppsala" till "löpande" i kolumnen "När åtgärden ska vara genomförd". (123)
- Skriv om åtgärd 12 (Övergång till miljövänligare drivmedel med särskilt fokus på elektrifierade transporter – kommunens fordon.). I den inledande meningen föreslås texten "inga utsläpp" ersättas med "inga lokala utsläpp". I den sista

meningen föreslås att den ändras till ”För avvägning mellan bränsletyper föreslås utveckling av en fördjupad vägledning kopplat till handlingsplanens verksamhetsområden baserat på principer beslutade i regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel (2019)”. (126)

Nya åtgärder

- Genomföra en informationsinsats till villaägare i Uppsala kommun om hur de kan minimera utsläpp från eldning samt följa regler kring eldning enligt lokala föreskrifterna, MHN ansvarig. (18, 28, 80)
- Genomföra en informationsinsats till invånarna om hur deras val och beteenden påverkar den lokala luftkvaliteten, MHN ansvarig. (17)
- Samordna tolkning av gällande lagstiftning för luftföroreningar i planeringen, KLK ansvarig, PBN, MHN, GSN delansvariga. (43, 68)
- Undersökning av möjligheten att införa grönska längs gator i riskzon för överskridande av miljökvalitetsnormerna, GSN ansvarig, PBN delansvarig. Åtgärden ska samordnas med arbetet med Grönstrukturplan. (13, 23, 30, 114)

Förtydliganden i beskrivningar

- Förtydliga beskrivning av åtgärd 10 (Utöka luftberedskap på utvalda gatuavsnitt) genom att ge exempel på vilken typ av driftåtgärder det handlar om. (1)
- Förtydliga i Nulägesanalysen att innerstaden är en boendemiljö. (2)
- Förtydliga att åtgärd 7 (Fortsatt och utökat arbete för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken) handlar mycket om trafiksignaler och att undvika stillastående trafik. (15)
- Förtydliga beskrivning av åtgärd 2 (Informationstavla om luftkvaliteten i realtid intill resecentrum) att tavlan även ska visa väderinfo samt publiceras på hemsidan. (19, 35)
- Förtydliga beskrivning av åtgärd 11 (Utredning av effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsala) att förslag på miljözoner ska ta hänsyn till boende, tex möjliggöra att de kan korsa gatan för att nå sin boendeparkering. (29, 31)
- Förtydliga beskrivning av åtgärd 11 (Utredning av effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsala) att förslag på miljözoner ska ta hänsyn till rörelseförhindrade genom undantagsregler. (45)
- Förtydliga beskrivning av åtgärd 11 (Utredning av effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsala) att polisens möjligheter att följa efterlevnad bör beaktas i utredningen och att nära samordning därför kommer att krävas. (53)
- Förtydliga effekter av åtgärd 3 (Säkerställa att de av GSN beslutade åtgärderna på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet är tillräckliga för att minska halterna av NO₂ på Kungsgatan) och 8 (Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6) med perspektiv på dess effekt på luftkvaliteten och dess bidrag till att klara miljökvalitetsnormen. (40, 44, 88, 91, 95, 108, 115)
- Lyft i inledningen att kommunens ambitioner är höga och att kommunen därför, utöver åtgärd 3 (Säkerställa att de av GSN beslutade åtgärderna på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet är tillräckliga för att minska halterna av NO₂ på Kungsgatan) och

8 (Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6), tagit fram ett antal andra åtgärder för att förebygga dålig luftkvalitet och för att, utöver miljökvalitetsnormen, nå det nationella målet frisk luft. (44, 46)

- Lägg i inledningen till skrivelse om att åtgärderna där Regionen och Polisen har ett ansvar är väl förankrade. (92, 107)
- För åtgärd 3 (Säkerställa att de av GSN beslutade åtgärderna på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet är tillräckliga för att minska halterna av NO₂ på Kungsgatan) och 8 (Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6) lägg till beskrivning över vilket tillvägagångssätt som använts för att bedöma åtgärdernas effekt och även skalan på bedömningen. (89)

Övriga ändringar

- Ta bort felaktiga fakta om effekt av miljözon 3 på s. 18. (39)
- Lägg till samverkan med Uppsala parkering för kontroll av utvalda gator under rubrik "Samordning med åtgärder inom ramen för andra processer". (5)
- Felskrivning som ska ändras kring antalet kollektivtrafikåtgärder. (38)
- Ta bort bedömning av effekter för de åtgärder som inte innefattas i åtgärdsområdet Åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på Kungsgatan. (93)
- Ta bort stycke om Luftkvalitetsguiden på sida 7. (97)
- Ta bort de hänvisningar som görs till EU:s luftkvalitetsmål i stycket om Mål- och budget på sida 10. (98)

Synpunkter som inte föranlett förslag på ändringar

- Synpunkter på åtgärder som redan är beslutade eller hanteras i en annan process. (4, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 24, 25, 36, 37, 41, 42, 48, 49, 54, 55, 67, 70, 74, 75, 77, 79, 84, 99, 109, 113)
- Synpunkter på sådant som bedöms redan finns med i handlingsplanen. (6, 12, 26, 47, 52, 58, 60, 62, 66, 72, 73, 83, 96, 101, 110)
- Övriga synpunkter. (3, 20, 21, 22, 32, 33, 34, 37, 50, 51, 56, 57, 59, 61, 63, 64, 65, 69, 71, 76, 78, 81, 82, 85, 90, 94, 100, 103, 105, 106, 110, 112, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 127, 128)

Kommunledningskontoret

Rapport

Handläggare:

Emma Lillskogen, Ida Gottberg

Datum:

2021-11-16

Diarienummer: KSN-2021-00569

Innehåll

Sammanställning av inkomna synpunkter.....	2
Skriftliga synpunkter från allmänheten.....	2
Muntliga synpunkter från dialogmöten	4
Dialogmöte Funktionsrätt (26 augusti 2021)	4
Dialogmöte med Polisen (31 augusti 2021)	4
Stadsförnyelsegruppen (8 september 2021)	4
Kommunala pensionärsrådet (17 september 2021).....	5
Inkommande skriftliga synpunkter från myndigheter och samarbetspartners	6
Naturvårdsverket.....	6
Region Uppsala	8
Trafikverket.....	9

Sammanställning av inkomna synpunkter

Nedan har samtliga synpunkter från dialog av Handlingsplan för luftkvalitet listats i kortfattad form. Dokumentet är ett underlag inför beredningskonferens den 7 oktober 2021 och ska läsas tillsammans med *Förslag till ändringar utifrån inkomna synpunkter* under dialog. De föreslagna ändringarna refererar till synpunkternas numrering i detta dokument.

Skriftliga synpunkter från allmänheten

1	Sopsalta fler cykelbanor. Ta upp sand/grus kontinuerligt.
2	Innerstadsstrategin syftar bland annat till att ta hänsyn till innerstadens funktion som boendemiljö för de som bor där. Denna aspekt framkommer inte i handlingsplanen.
3	Ev. åtgärder för att förbättra inomhusmiljön i bostäder och kontor bör också utvärderas i kombination med denna handlingsplan.
4	Det är mycket välkommet med åtgärder för att kraftigt reducera eller helt stoppa genomfartstrafik på Dragarbrunnsgatan.
5	En åtgärd kunde vara att aktivt arbeta med kontroll och bötfällning av de bilar, motorcyklar och mopeder som ofta parkerar (i strid mot regelverket) på gatan.
6	Införa fler cykelvägar är bra!
7	Ett förslag kan vara att begränsa biltrafiken då det med stor sannolikhet är den som orsaker utsläppen.
8	Ta bort busstrafiken på Stora torget.
9	Ersätt samtliga bussar med elbussar. Hoppas även på att vi får spårvagn snart!
10	Sänk hastigheten till 30 i hela centrum (gör stor skillnad i ljudvolym och gör också att folk hellre tar andra fordon),
11	Sätt upp farthinder, brädda trottoarer, gör om gator till gågator.
12	Få bort trafik från Kungsgatan (förutom buss).
13	Inventera möjliga gator för trädplantering och plantera träd. För in ängsblommor eller blommande buskar, biodling på stadsmark.
14	Minska mängden parkeringsplatser längs gatorna.
15	Synkronisera alla rödljus på Kungsgatan så inte trafiken står stilla och släpper ut avgaser.
16	Fler mätpunkter behövs för att kunna upptäcka lokala pikar.
17	Information och hårdare tag mot superförorenare såsom mopeder, motorcyklar, veteranbilar. Information och hårdare tag mot tobaksrökning på offentliga platser.
18	Information och förbud mot vedeldning i och omkring hela staden. Totalförbud mot eldning av trädgårdsavfall.
19	Information om hur aktuellt väder påverkar luftkvaliteten. Tex göra folk uppmärksamma på hur utsläppen ligger kvar i marknivå vid lågtryck vintertid osv.
20	Handlingsplanen onödig.

21	Har inget emot datainsamlingen så länge datan inte kan kopplas till specifika individer/hushåll/organisationer.
22	Trafiken bör INTE begränsas.
23	Ett bättre sätt att förbättra luftkvaliteten är att plantera mer växter.
24	Öka framkomlighet för buss får INTE ske på bekostnad av framkomlighet för andra typer av transportmedel.
25	Stort problem att det saknas en naturlig nord-sydgående trafikled väster om Fyrisån.
26	Dominerande problemet är den tunga trafiken, dieseldrivna bussar och lastbilar. Tillåt inte tung lastbilstrafik och trafik med stora dieseldrivna bussar.
27	Mer forskning och datainsamling – kanske på andra ställen än idag (där folk är, bor, rör sig och andas!) - behövs.
28	Ta konsekvenserna av småskalig vedeldning på allvar. Enligt forskning står eldning för minst hälften av luft-ohälsan i svenska städer.
29	Det är angeläget att eventuella åtgärder på kringliggande gator, som t.ex. eventuellt införande av miljözon 2 eller 3 på Kungsgatan, Väderkvarnsgatan eller St. Olofsgatan, inte begränsar möjligheten att nå min bostad med personbil som ej är Euroklass-6.
30	Vikten av grönytor för luftkvaliteten har bl.a. lyfts fram av Svenska Miljöinstitutet som betonar att den urbana luftkvaliteten kan förbättras genom att anlägga mer grönytor. Föreslår därför fokus på att anlägga fler grönytor och optimera nybyggnationen i centrala Uppsala.
31	Ett införande av miljözon 2 eller miljözon 3 skulle innebära stora kostnader för många av de boende i stadskärnan. Vi motsätter oss därför införande av miljözoner
32	Som pensionär boende på landsbygden är jag beroende av egen bil för att besöka läkare, bank och affärer i centrala Uppsala. Införande av miljözon 2 eller miljözon 3 i Uppsala skulle väsentligt försämra min tillgänglighet till staden som bilburen pensionär.
33	Vill kunna besöka min son som bor vid Österplan samt tandläkare m fl och använda vår bil då det inte fungerar med kollektivtrafik där vi bor på landet. Är gammal och har rörelsehinder och kan/vill inte köpa ny bil de sista åren i livet.
34	Införandet av miljözoner i centrala staden innebär att jag tyvärr inte kommer ha möjlighet att med egen bil ha tillgänglighet till bank, tandläkare m.m. Skulle behöva köpa ny bil, en stor ekonomisk utgift. Tillgänglighet och likaberättigande till vård, bankservice och handel i centrala Uppsala bör beaktas.
35	Publicera informationstavlan från Resecentrum även på hemsidan.
36	Det nämns inga åtgärder för att minska trafiken i hela staden.
37	Istället för att minska den totala mängden trafik, leds den befintliga bara om.
38	Kollektivtrafik: det nämns att det ska vara 3 åtgärder på området, men bara två är listade. Var är den tredje?
39	Åtgärder vid källan: På punkt 11 står det under uppskattad effekt att miljözon 1 och 2 kan ha stor effekt, men förslaget handlar om miljözon 2 och 3. Vad gäller? Det är dessutom felaktigt att hänvisa beräknade effekter av miljözon 3 till utredningen om Kungsgatan. Miljözon 3 nämns inte alls i den, enbart miljözon 1 och 2.
40	Befintliga åtgärder räcker inte för att nå miljö kvalitetsnormen. Eftersom programmet inte tydligt redovisar en sammantagen bild av vilken effekt som de föreslagna åtgärderna får tillsammans är det svårt att avgöra vad resultatet blir.

Muntliga synpunkter från dialogmöten

Dialogmöte Funktionsrätt (26 augusti 2021)

41	När trafiken flyttas om är det viktigt att personer inte behöver köra längre. Både luftkvalitet och miljöaspekter förvärras då.
42	Något jag saknar helt är ladd-stolpar för elbilar, man måste kunna ladda dem någonstans.
43	Miljömålen och kraven för frisk luft bör alltid finnas med i planer från början, exempelvis detaljplaner.
44	Kommunen lägger sig på en miniminivå hela tiden. Nivån garanterar inte att det inte är skadligt. Blir kortsiktigt.
45	Vissa personer måste kunna ta bil eller färdtjänst, kan inte ta annat färdmedel. Istället för att göra en generell plan som begränsar all trafik, och gör det svåråtkomligt för de som måste, bör man motivera de som KAN använda kollektivtrafiken. Man kan säga: "KAN du cykla/åka buss – så gör det!".
46	Handlingsplanen kan bli vassare. Vår målgrupp – de är de personerna som kommer att drabbas av den dåliga luften först. Vår målgrupp behöver högre krav.
47	Åtgärd 2. "Informationstavla om luftkvaliteten i realtid intill resecentrum", det är viktigt att en sådan åtgärdstavla är kommunikativt tillgänglig. Att alla oavsett rörelsehinder, syn, hörselskada, eller kognitiva svårigheter, att det finns olika lösningar. Uppläsning, punktläsning m.m.
48	Hänsyn till framkomlighet för blåljustrafik.

Dialogmöte med Polisen (31 augusti 2021)

49	Styra trafiken till Väderkvarngatan, flyttar man inte bara problemet då? Det är ju redan tjockt på Väderkvarngatan under rusningstrafik.
50	En av farhågorna har varit alla pågående grävprojekt - det finns ingen samordning. Hoppas att det sker ett helhetstag från jan 2022. Man får inte stänga av för mycket (syftar till möjligheten för fri passage för blåljusverksamhet).
51	Dubbdäck är svårt att prioritera för polisen, det är en resursfråga.
52	Pendlarparkeringar har vi testat innan. Men nu är det tid att satsa på det på riktigt. Det måste vara vid infarterna.
53	Det är svårt för oss att prioritera kontroll av efterlevnad av miljözon, likt dubbdäcken.
54	Jag vet inte hur miljözon fungerar i Uppsala. Är det ett område i innerstaden? Är det skyltat? Det är inget jag har sett, att det finns miljözoner i centrum. Vi måste ha en plan för hur vi ska lösa det. Folk måste på ett lätt sätt veta vart miljözonen är.
55	Avstängningen på Kungsgatan. Både räddningstjänst och ambulans borde vara med på detta. Allt hänger ihop och allt påverkar. Vi har skeptiska till avstängningen på Kungsgatan. Hoppas att det blir mer genomtänkt nu.

Stadsförnyelsegruppen (8 september 2021)

56	Står att alla beslut som tas vid större trafikförändringar ska redovisa effekter på luftkvalitet. Det är jättebra. Är det gjort, t.ex. med Vaksalagatan?
57	Det ska bli förbjudet att sälja fossildrivna fordon inom fyra år. I framtiden finns en annan fordonspark. En liten reflektion.
58	Var ska man mäta luftföroreningar i stan? dom? Borde vara mest angeläget med bra luft där folk vistas.
59	Trafikreducerande åtgärder gör att folk får köra runt mycket. Har man mätt det och effekterna det får?
60	Jobbar man något med att premiera elbilar och liknande, det är mycket förbud, finns det några incitament för att få dit bättre trafik?
61	Farhågor för oss fastighetsägare - tillgängligheten till stan och hur det påverkar attraktiviteten. Påverkar viljan att etablera sig, hyra kontor.
62	Pendlarparkeringen...
63	Angående mätningarna vad gäller luftkvaliteten i stort – när man tittar på helheten där E4 och större vägnätet också påverkar. Vad som bidrar till vad.
64	Bussarna – kommunikation och skyltning är extremt viktigt och att detta hänger ihop med övriga planer som det tittas på i stadskärnan vad gäller mobilitet.
65	Samordna handlingsplaner och genomförandet samt gör konsekvensanalyser som även vi får ta del av så vi förstår helheten.

Kommunala pensionärsrådet (17 september 2021)

66	"Utveckling av innovationer och digitala tjänster", vad innebär det, vad har ni tänkt er att göra där?
67	Hur ska cyklingen utökas, det är väldigt bra, men hur betar man sig?
68	All nybyggnation gör att luftföroreningar ökar. Plan- och byggnadsnämnden ska vara med i detta också. De måste samarbeta!
69	Hur man förbättrar luften som finns borde vara med, jag saknar det i denna handling - hur vi ska rena luften.
70	I en av planerna ska man bygga ny skola som ska gränsa till Kungsgatan. Det är helt felaktigt. Det gäller barnen, deras luft. Är mest vi gamla plus barnen som riskeras att skadas av luftföroreningarna.
71	Jag skickar gärna med några punkter från detaljplanerna, för de byggnader som inte är byggda än. Då kan man stoppa detta, om det är viktigt.
72	Hur kopplar ni ihop er handlingsplan med tillgänglighetsgruppen i Uppsala?
73	Jag hoppas att ni har ett samarbete med tillgänglighetsgruppen, tror det vore bra om ni samarbetade.
74	Kollektivtrafiken: I denna handlingsplan, skulle man kunna införa att vi får tätare mellan hållplatserna. Funktionsnedsatta och äldre har svårt att ta sig mellan hållplatserna.
75	Detta med cyklingen, en 95åring, en 80åring, ska de cykla? För unga finns det redan planer, snabbvägar för cykling, men vi representerar 65+. Ska vi börja cykla mer, eller?
76	Skulle gärna se luftkvalitetseffekter, mätningar på folkhälsan. Både före och efter planens genomförande.
77	Elspartcyklarnas framfart och hastighet. Hur får ni bukt på cyklarnas hastighet?
78	När byggplanerna ökar handlar det om tung trafik som åker fram och tillbaka. Den bullrar och ökar luftföroreningar.

79	Bakom bussarna står ett gäng bilar och gasar och släpper ut föroreningar. Man ska inte behöva stanna bakom en buss.
80	Var är landsbygden någonstans? Uppsala är Sveriges största landsbygdskommun. Ni måste ta mer hänsyn till detta.
81	Fotgängares möjligheter: sandning och snöröjning. Man plöjer bort snön från vägarna, upp på trottoarerna. Vart ska fotgängare gå då?
82	Sandning exempel; varför sandar och snöröjer man inte på rätt sätt? Är också en fråga om tillgänglighet, svårt att gå på sand med rullator/barnvagn.
83	Efter sandning vintertid anlitar man folk för att sopa upp sanden. Det grova gruset sopas upp. Men det fina stoftet, det måste dammsugas bort.
84	Var får vi elen från? Produceras lokalt i Uppsala, med långa skorstenar, som spyr ut rök. Förstår inte hur aningslöst man vurmar för el. Det fattas massor med laddstationer.
85	Styr med morot istället. Har vi en väl utbyggd kollektivtrafik, så tycker många att de inte behöver sin bil. De gånger man behöver en bil kan man hyra. Det minskar bilarna.

Inkommande skriftliga synpunkter från myndigheter och samarbetspartners

Naturvårdsverket

86	Uppsala kommun har valt att kalla åtgärdsprogrammet för handlingsplan i enlighet med motsvarande dokument på andra sakområden i kommunen. Naturvårdsverket anser att det medför en otydlighet gällande programmets status då det i vissa delar är ett åtgärdsprogram. Naturvårdsverket anser att en renodling av de olika delarna skulle behöva ske. Ska framgå att det är ett åtgärdsprogram enligt 5 kap miljöbalken.
87	Fokus i åtgärdsprogrammet behöver ligga på åtgärder som gör att miljö kvalitetsnormerna följs så snart som möjligt.
88	Åtgärdsprogrammet består av ett stort antal åtgärder, men det är svårt att utvärdera hur varje åtgärd bidrar till att miljö kvalitetsnormen ska följas eftersom åtgärderna är otydliga. Det medför svårigheter att bedöma vad som ska utföras och hur man följer upp att en åtgärd genomförs.
89	Det saknas en beskrivning över vilket tillvägagångssätt som använts för att bedöma åtgärdernas effekt och även skalan på bedömningen.
90	Vi ser positivt på att kommunen utöver ett formellt åtgärdsprogram för kvävedioxid och ett separat program för partiklar (PM10) har ett samlande program/handlingsplan för samtliga luftrelaterade frågor. Ett sådant program kan vara av mer strategisk eller sammanfattande karaktär.
91	Ambitionen i ett åtgärdsprogram ska vara att miljö kvalitetsnormen nås så snart som möjligt, det ska inte vara ett program som uppdateras kontinuerligt. I Uppsala har åtgärdsprogrammet funnits i 15 år. Åtgärderna behöver beskrivas bättre och bli mer konkreta.
92	I detta fall ingår åtgärder som innefattar Region Uppsala samt samarbete med Polisen. Enligt Naturvårdsverket är det inte tydligt om parterna är helt överens om de åtgärder som föreslås i programmet.

93	I åtgärdsprogrammet anges effekten per åtgärd i termer som "liten/medelstor/indirekt" men det är osäkert vad avses med till exempel en "medelstor effekt på NO ₂ ".
94	Utvecklingen av Uppsala C har ett helt annat tidsperspektiv på Uppsalapaketet än på åtgärdsprogrammet
95	Ambitionen i ett ÅP ska vara att MKN nås så snart som möjligt, inte att det ska vara ett program som kontinuerligt uppdateras. Uppsala har nu haft ÅP i 15 år.
96	Vi förstår att ni menar att överskridandet sker i innerstaden, men det är viktigt att inte glömma att även pendling in till innerstaden påverkar halterna.
97	Redogörelse för Luftguiden behöver egentligen inte tas upp, det är ju kraven i MB, LKF och NFS som gäller.
98	Inriktningsmål 2 "Uppsala ska vara tryggt och attraktivt att leva, verka och vistas i" anges att kommunen ska vidta de åtgärder som krävs för att nå EU:s luftkvalitetsmål i Uppsala: Hänvisningen behöver göras till miljökvalitetsnormerna i luftkvalitetsförordningen istället eftersom det är dessa som gäller, EU:s luftkvalitetsmål är generösare.
99	Det skulle övervägas ytterligare en gata med dubbdäcksförbud, det är en bra åtgärd även för luftkvaliteten.
100	Enligt NFS 2019:9 behöver effekten i kiloton/år redovisas per åtgärd senast 3 månader efter fastställandet av programmet.
101	Åtgärd 1. "Kompletterande mätningar på två gator i Uppsala innerstad": Detta är ingen åtgärd utan en kontroll.
102	Åtgärd 1. "Kompletterande mätningar på två gator i Uppsala innerstad": Bra att mäta lite extra förstås, men ni har ju SLB:s modellering i bakgrunden, den visar höga halter på ett stort antal gator. Åtgärderna bör inte begränsas till enbart Kungsgatan, utan innerstaden bör hanteras som en helhet. Risken blir annars att omdirigering av trafiken leder till överskridanden på någon annan gata. Och ni bör inte vänta med åtgärderna, utan utgå från modelleringsresultaten redan nu.
103	Åtgärd 2. "Informationstavla om luftkvaliteten i realtid intill resecentrum": Påverkar kanske någon enstaka gångtrafikanter, men inte bilarna och därmed inte halterna.
104	Åtgärdsområde "Styrmedel för att minska trafiken": Framgår inte här vilka dessa åtgärder är?
105	Åtgärd 6 "Alla beslut som tas om större trafikförändringar ska redovisa effekter på luftkvalitet.": Varför bara redovisa effekter? Man bör väl även säkerställa att besluten inte motverkar möjligheterna att följa MKN?
106	Åtgärd 3. "Säkerställa att de av GSN beslutade åtgärderna på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet är tillräckliga för att minska halterna av NO ₂ på Kungsgatan": En av dessa åtgärder innefattar att på Kungsgatan i både norr- och södergående färdriktning. Hur säkerställs detta? Ska dessa åtgärder ensamt minska halterna till under MKN? Vad menas annars med tillräcklig minskning?"
107	Kommunen har inte mandat att besluta om alla åtgärder, men ÅGP ska inte beslutas utan att alla aktörer är överens om åtgärderna. Viktig fråga: Hur involverade är Region Uppsala i framtagandet av ÅP?
108	Åtgärd 8. "Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6": Bör det gå att få fram utsläppsminskning på?

109	Åtgärd 8. "Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6": Men Euro6 är fortfarande diesel? I Malmö satsar de på elbussar.
110	Åtgärd 10. "Utöka luftberedskap på utvalda gatuavsnitt": Men ni har ju bara tänkt göra kompletterande mätningar under ett år, då kommer luftbevakningen enbart att vara på Kungsgatan? Ni kan gärna konkretisera förslaget. Innebär det att ni ska följa realtidsdata på Kungsgatan och utifrån det sätta in åtgärder?
111	Åtgärdsområde "Samordning med åtgärder inom ramen för andra processer": bör kunna kvantifieras.
112	Åtgärd 11. "Utredning av effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsalas": Miljözon ger effekt på kvävedioxid också?
113	Åtgärd 13. "Övergång till miljövänligare drivmedel med särskilt fokus på elektrifierade transporter – kollektivtrafiken": Kopplar det här till övergången till EuroVI som nämndes ovan? Då det nämns biobränslen här vill vi bara påminna om att biodiesel sänker koldioxidutsläppen men inte kväveoxidutsläppen. Att byta drivmedel till biodiesel är därför inte en åtgärd för kvävedioxid vilket däremot elektrifiering är.
114	Åtgärd 17. "Bedömning av detaljplaners påverkan på MKN och undersökning av möjligheten att införa grönska längs gator i riskzon för överskridande av MKN": Två olika frågor, detaljplaner och grönska. Att arbeta med MKN i detaljplaner är egentligen ingen åtgärd.
115	Kapitel "Konsekvenser av föreslagna åtgärder": Kvantifiering saknas.
116	Kapitel "Kostnader och uppföljning": Det bör anges uppskattade kostnader på de åtgärder där det är möjligt.

Region Uppsala

117	Flera av de åtgärder som presenteras i förslaget ligger i linje med Region Uppsalas målsättningar och Region Uppsala ser fram emot en god samverkan i det fortsatta arbetet.
118	Region Uppsala ser positivt på att det framgår tydligt i texten att handlingsplanen och dess åtgärder ska stödja och verka för kommunens målsättningar om en hållbar kommun samt att målkonflikter kan uppstå som behöver värderas och hanteras klokt.
119	Region Uppsala håller med om att det är av stor vikt att handlingsplanens åtgärder samordnas med andra pågående aktiviteter och tar hänsyn till tidigare fattade beslut. Det är särskilt viktigt när det handlar om utvecklingen av Uppsala C och andra processer inom Uppsalapaketet samt fysiska planeringsåtgärder kopplat till förbättrad luftkvalitet i urbana miljöer.
120	Region Uppsala anser att begränsning av genomgående biltrafik på Kungsgatan skulle kunna minska trafikflöden, öka framkomligheten och minska miljöpåverkan i området. Minskad biltrafik på Kungsgatan skulle även ge positiva effekter för busstrafiken och hållbart resande med bättre framkomlighet.
121	Åtgärdsområde kollektivtrafikåtgärder: Åtgärdsområdet framgår tydligt att Uppsala kommun inte har eget mandat att genomföra åtgärderna utan är avhängigt de beslut som fattas av Region Uppsala - viktigt.
122	Region Uppsala avser genomföra en framkomlighetsanalys för kollektivtrafiken i Uppsala där samverkan är en förutsättning för fortsatt utveckling av trafiksystemet.
123	Åtgärd 7 "Fortsatt och utökat arbete för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.": Region Uppsala anser att meningen "avhängigt Region Uppsala" under när åtgärden

	ska vara genomförd ändras. Fortsatt och utökat samarbete är en aktivitet som berör både Region Uppsala och Uppsala kommun.
124	Åtgärd 8. "Ersättning/konvertering av bussflottan så att samtliga fordon uppfyller euroklass 6": Åtgärden ligger i linje med Region Uppsalas ambition och arbete pågår med konvertering/utfasning av de fordon som idag inte uppfyller euroklass 6. Region Uppsala har även tecknat nytt avtal för regionbusstrafiken i länet med krav om att samtliga fordon ska uppfylla euroklass 6.
125	Åtgärd 11. "Utredning av effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsala": Uppsala kommun föreslår att en utredning av miljözon klass 2 respektive 3 genomförs i centrala Uppsala. Trots att utredningen i sig inte ger någon direkt effekt kan ett framtida beslut om miljözon klass 3 påverka kollektivtrafikförsörjningen i centrala Uppsala i hög grad. Region Uppsala har nyligen tecknat ett nytt avtal för regionbusstrafiken där merparten av fordonen drivs med RME. Ekonomiskt sett skulle det bli en stor utmaning att lösa konvertering eller nya fordon för att klara dessa krav inom de närmaste åren. Region Uppsala vill därför särskilt betona vikten av att ett nära samarbete vid genomförande av utredningen för att säkerställa att förutsättningarna för en god kollektivtrafikförsörjning
126	Åtgärd 12. "Övergång till miljövänligare drivmedel med särskilt fokus på elektrifierade transporter – kommunens fordon": I den inledande meningen bör texten "inga utsläpp" ersättas med "inga lokala utsläpp". I den sista meningen föreslås att den ändras till "För avvägning mellan bränsletyper föreslås utveckling av en fördjupad vägledning kopplat till handlingsplanens verksamhetsområden baserat på principer beslutade i regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel (2019)".
127	Åtgärd 13: "Övergång till miljövänligare drivmedel med särskilt fokus på elektrifierade transporter – kollektivtrafiken": Förutsättningarna för elektrifiering behöver säkras för att åtgärden ska vara genomförbar. Region Uppsala håller med om att samplanering för hur lämplig infrastruktur och el-kapacitet bör utvecklas i kommunen och länet
128	Åtgärd 14 och 15: "Åtgärder för att ökad cyklingen" och "Öka antalet infarts- och pendlarparkeringar": Åtgärderna ligger i linje med Region Uppsalas ambitioner.
Trafikverket	
	Trafikverket har inga synpunkter på handlingsplanen.