



**ÖRNSKÖLDSDVIKS
KOMMUN**

BILAGA 2 BORTVALDA ALTERNATIV OCH FORTSATT ARBETE

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDSPROGRAM

Förbättrad lufthälsa i centrala Örnsköldsvik
NO₂ och PM10

2024-06-05



Förslag till åtgärdsprogram

bilaga 2 Bortvalda åtgärder och fortsatt arbete

Reviderat utifrån underlag från WSP samt inkomna synpunkter.

Foto framsida: Pexels.com

Innehåll

BILAGA 2 BORTVALDA ALTERNATIV OCH FORTSATT ARBETE	1
1. Bortvalda alternativ	4
Kompletterande mätningar av luftkvaliteten.....	4
Bedömning av detaljplaners påverkan på luftkvaliteten	4
Informationstavla om luftkvaliteten	5
Åtgärder för att minska tomgångskörning.....	5
Anlägga infarts- och pendlarparkeringar	5
Övergång till miljövänligare drivmedel för den regionala kollektivtrafiken	6
Redovisa effekter på luftkvalitet.....	6
Utökad signalprioritering på statlig väg	6
Cirkulationsplatser och bro för fotgängare	7
Förbättrad vägbeläggning	7
Samverka med aktörer rörande sand- och grusupptagning	8
Samverka med aktörer rörande damm under verksamhetsutövning.....	8
Förbättrad ventilation och bättre fönster vid fastigheter	9
Minska utsläpp som härrör från eldning i privata fastigheter i centrala Örnsköldsvik	9
2. Fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet	9
Samråd.....	9
Fastställande	11
Uppdatering av Åtgärdsprogrammet efter fastställande.....	11
Rapportering.....	11
Ansvar för utförande och uppföljning.....	12
Uppföljning	12
Ansvar för information.....	13
Omprovning	13

Källförteckning

Källförteckning finns i dokumentet förslag till åtgärdsprogram

Sammanfattning

Detta dokument är en bilaga till förslag till åtgärdsprogram förbättrad lufthälsa i centrala Örnsköldsvik. Denna bilaga innehåller bortvalda åtgärder och information om fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet

1. Bortvalda alternativ

Nedan redovisas bortvalda åtgärdsförslag tillsammans med förklaring till varför de inte står med som åtgärder i programmet. Förslagen kan i flera fall ge indirekta eller framtida förbättringar på luftkvaliteten, vilket gör att de är värda att ta i beaktan inför framtida arbeten. Dessa bortvalda förslag utgör tillsammans med de nio åtgärderna, åtgärdsprogrammets bruttolista.

Kompletterande mätningar av luftkvaliteten

Beskrivning av förslaget:

Förslaget består i att köpa in ny typ av mätutrustning som tillåter stickprovskoll på enskilda platser i Örnsköldsvik kommun. Syftet är att öka kommunens kunskap om luftkvalitetsituationen.

Utgångspunkten är dels att lokaliseringen ska vara på platser där det finns risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer, dels i närheten av skyddsvärda objekt.

Förslaget bedöms ha indirekt effekt genom att påverka kommunens framtida val av åtgärder.

För att genomföra förslaget krävs utredning om bland annat typ av mätutrustning, lokalisering och behov av anpassning av bearbetning.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget kommer inte ge någon direkt effekt på halten kvävedioxid (NO₂) eller partiklar (PM₁₀) i luften. Dock skulle kompletterande mätningar kunna ge information på fler effektiva åtgärder i framtiden.

Bedömning av detaljplaners påverkan på luftkvaliteten

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att i samband med upprättande av bland annat detaljplaner så ska planens påverkan på luftkvaliteten bedömas. Syftet med åtgärden är att genom ökad kunskap verka för aktiv samhällsplanering med perspektiv på luftkvalitet. Förslaget innebär att ta ytterligare hänsyn till luftkvaliteten än vad som redan anges i 10 § Plan- och bygglagen (2010:900): *Vid planläggning och i andra ärenden enligt denna lag ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas.* Etableringens egna utsläpp, varutransporter som behövs, besökarens transport samt tillgänglighet till kollektivtrafik tas i beaktan.

Förslaget innebär också att i detaljplans- och bygglovsskede så långt det är möjligt förhindra att nybyggnation i kvarteren runt Centralesplanaden försämrar ventilationen av gaturummet.

Förslaget bedöms ha medelstor för PM₁₀ och NO₂. Förslaget kräver inte utredning för genomförande.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Vid planläggning och i andra ärenden enligt denna lag ska miljökvalitetsnormerna i 5

kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas. (2 kap.10 § PBL). Vid planläggning görs därmed alltid en bedömning om risk för överskridande av MKN för luft och åtgärden bedöms därmed vara implementerad.

Informationstavla om luftkvaliteten

Beskrivning av förslaget:

Förslaget syftar till att öka allmänhetens och kommunens kunskap om luftkvaliteten i Örnsköldsvik kommun. Förslaget skulle ge realtidsinformation om överskridande av miljökvalitetsnormen för NO₂ och PM₁₀. Informationstavlan föreslås sättas upp intill Centralesplanaden. Syftet är att öka allmänhetens kunskap om luftkvalitet och på så sätt påverka allmänhetens val av färdväg och färdmedel.

Förslaget bedöms ha indirekt effekt på trafikflöden och därmed på NO₂ och PM₁₀. Förslaget kräver inte utredning för genomförande.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget kommer antagligen främst påverka ett fåtal gångtrafikanter, men inte biltrafiken och därmed inte halterna av NO₂ och PM₁₀ i luften. Dock är det bra för att det sprida information om luftkvaliteten.

Åtgärder för att minska tomgångskörning

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar insatser för att minska tomgångskörning såsom att sätta upp skyltar och övervakning rörande tomgångskörning. När bilen står på tomgång medför det en ökad belastning på luftkvaliteten i staden. Åtgärden syftar således till att genom minskad tomgångskörning minska utsläppen.

Åtgärden bedöms ha liten effekt för NO₂ och PM₁₀.

Utredning krävs för att se om tomgångskörning är ett problem idag och för att bedöma vilka insatser som ska göras.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget bedöms ha liten effekt på halten NO₂ och PM₁₀ i luften. Dock skulle åtgärderna kunna göra allmänheten mer miljömedveten.

Anlägga infarts- och pendlarparkeringar

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att anlägga infarts- och pendlarparkeringar utanför innerstaden. Förslaget syftar till att få pendlare att byta färdmedel från bil till kollektivtrafik eller cykel.

Förslaget bedöms ha liten till medelstor för NO₂ och PM₁₀.

Utredning behövs i form av parkeringsöversyn och en förutsättningsstudie genomförs.

Förslaget skulle innebära att kommunens Parkeringspolicy och parkeringsstrategi från 2015 behöver uppdateras.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslagets utförande ligger relativt långt in i framtiden, då utredningar och längre planering behövs och föreslås tas med vid översyn av kommunens parkeringspolicy och parkeringsstrategi. Dock bedöms förslaget ha liten till medelstor effekt på halten NO₂ och PM₁₀ i luften.

Övergång till miljövänligare drivmedel för den regionala kollektivtrafiken

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar en övergång till miljövänligare drivmedel för kollektivtrafiken med särskilt fokus på konvertering av bussflottan till euroklass 6. Denna åtgärd motiveras av att euroklass 6 har betydligt lägre utsläpp av NO₂ än euroklass 5. Åtgärden bedöms ha medelstor effekt för NO₂. Inför åtgärdens genomförande krävs utredning.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget skulle inte kunna implementeras på kort tid, då ny upphandling av fordon samt bränsle skulle krävas. Dessutom är antalet regionala bussar relativt litet, vilket innebär att effekten skulle bli låg.

Redovisa effekter på luftkvalitet

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att i samband med trafikregleringar redovisa effekter på luftkvalitet. Syftet är att kunna förebygga att miljökvalitetsnormer överskrids. Genom att redovisa effekten på luftkvaliteten (positiv som negativ) inför genomförandet av en större trafikförändring kan nödvändiga avvägningar göras för bästa möjliga resultat. Åtgärden bedöms ha indirekt effekt på NO₂ och PM₁₀. Inga utredningar behövs för dess genomförande.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget skulle inte ha någon direkt påverkan på halterna NO₂ och PM₁₀ i luften. Dock skulle den kunna förhindra att luftkvaliteten försämras.

Utökad signalprioritering på statlig väg

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att utöka signalprioritering på statlig väg. Syftet är att förbättra framkomligheten för gående, cyklister samt för kollektivtrafik.

Åtgärden bedöms ha liten till mellanstor effekt för NO₂ och PM₁₀ beroende på typ av reglering för olika trafikslag på plats.

Utredning krävs om var och på vilket sätt man vill prioritera trafikslag, samt om det är aktuellt med eventuell medfinansiering från Örnsköldsviks kommun.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

På Centralesplanaden i Örnsköldsvik har det införts en form av signalprioritering vilket ger en så kallad ”grön våg” genom staden. Detta för att minska antalet inbromsningar och tomgångskörning hos genomfartstrafiken. Detta har dock haft effekten att de fotgängare som ska korsa vägen har fått längre väntetider, vilket kan leda till fler som försöker springa över vägen utan att det är grönt ljus för gående. Signalprioriteringen kan alltså fortsätta ses över för trafiksäkerheten, men det är inte troligt att ytterligare åtgärder kommer ge effekt på halten NO₂ och PM₁₀ i luften.

Cirkulationsplatser och bro för fotgängare

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att utöka signalprioritering på statlig väg, exempelvis genom att byta ut trafiksignaler till cirkulationsplats på statlig väg eller bygga en bro över Centralesplanaden för fotgängare och cyklister. Syftet är att förbättra framkomligheten för gående och cyklister samt minska tiden de står utefter Centralesplanaden.

Åtgärden bedöms ha liten till mellanstor effekt för NO₂ och PM₁₀ beroende på typ av reglering för olika trafikslag på plats.

Utredning krävs om var och på vilket sätt man vill prioritera trafikslag, samt om det är aktuellt med eventuell medfinansiering från Örnsköldsviks kommun.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget med bro över Centralesplanaden skulle vara kostsamt, ta lång tid att projektera och bygga samt vara svårplacerat då det idag finns flera övergångsställen som alla används av många fotgängare. En bro skulle även innebära planering av vinterunderhåll utan att riskera trafiken under, samt behöva vara utformad på sådant sätt att det för fotgängare innebär en större fördel att använda bron i stället för att springa över vägen.

Förslaget med cirkulationsplatser skulle också det vara kostsamt och ta relativt lång tid att projektera och bygga.

Förbättrad vägbeläggning

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att ersätta de gång- och cykelvägar som har grusbeläggning med asfalt, samt att de privata parkeringarna som finns inom centrala staden asfalteras. Vid ny beläggning av gata inom

centrala Örnsköldsvik överväga alternativa vägbeläggningar som avger mindre partiklar. Förslaget syftar till att minska partiklar som rivs upp vid källan.

Åtgärden bedöms ha medelstor effekt för PM10 och ingen effekt på NO₂.

Kartläggning behövs av befintliga grusvägar och utredningen krävs kring lämpligheten att ersätta med asfalt. Överenskommelse behövs med privata fastighetsägare.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget bedöms ha liten effekt på halten PM10 vid Centralesplanaden, där överskridandet av PM10 har uppmätts. Dock kan det förbättra luftkvaliteten i andra delar av centrala Örnsköldsvik.

Samverka med aktörer rörande sand- och grusupptagning

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att samverka med andra aktörer såsom fastighetsägare rörande sand- och grusupptagning till exempel i anslutning till privata parkeringar och långvariga byggprojekt. Även kornstorlek vid halkbekämpning kan ses över.

Åtgärden bedöms ha liten effekt för PM10 och ingen effekt på

NO₂. Ingen utredning krävs för åtgärdens genomförande.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget bedöms ha liten effekt på halten PM10 vid Centralesplanaden, där överskridandet av halter har uppmätts. Dock kan det förbättra luftkvaliteten i andra delar av centrala Örnsköldsvik.

Samverka med aktörer rörande damm under verksamhetsutövning

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innefattar att Örnsköldsviks kommun samverkar med aktörer såsom fastighetsägare och entreprenörer rörande grusytor där materiell eller material förvaras tillfälligt eller permanent. Även samverkan, eller kravställande, rörande damning under grävande, rivning eller byggnation kan ske.

Åtgärden bedöms ha liten effekt för PM10 och ingen effekt på NO₂. Ingen utredning krävs för åtgärdens genomförande.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget bedöms ha liten effekt på halten PM10 vid Centralesplanaden, där överskridandet av halter har uppmätts. Dock kan det förbättra luftkvaliteten i andra delar av centrala Örnsköldsvik.

Förbättrad ventilation och bättre fönster vid fastigheter

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innebär att kommunen uppmuntrar och eventuellt ger ekonomiskt bidrag till fastighetsägare för att förbättra ventilation och installera nya fönster på fastigheter vid utsatta gator, särskilt vid Centralesplanaden.

Förslaget skulle inte ge någon effekt på utsläpp av PM10 eller NO2.

Viss utredning skulle krävas för att se vilka åtgärder som bäst skulle förbättra inomhusluften.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Förslaget skulle inte ge någon förbättring av luftkvaliteten vid Centralesplanaden där överskridandet av halter har uppmätts. Dock kan det förbättra lufthälsan för boende inom centrala Örnsköldsvik.

Minska utsläpp som härrör från eldning i privata fastigheter i centrala Örnsköldsvik

Beskrivning av förslaget:

Förslaget innebär att kommunen ser över rutiner och föreskrifter rörande eldning hos privatpersoner i centrala Örnsköldsvik.

Förslaget skulle ge liten effekt på utsläpp av PM10.

Viss utredning skulle krävas för att utröna vilka effekter som olika riktlinjer skulle ge.

Förklaring till varför förslaget valdes bort:

Luftkvaliteten vid Centralentreprenaden i Örnsköldsvik bedöms påverkas av trafiken på E4:an. Det är osäkert i vilken grad eldning i privata hus påverkar halterna NO2 eller PM10. Förslaget skulle antagligen inte ge någon förbättring av luftkvaliteten vid Centralesplanaden där överskridandet av halter har uppmätts. Dock skulle det kunna förbättra lufthälsan för boende inom centrala Örnsköldsvik.

2. Fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet

Samråd

Dokumentet som denna bilaga tillhör är ett förslag till åtgärdsprogram och ska enligt 5 kap. 7 § miljöbalken samrådas med de som berörs av förslaget till åtgärdsprogram samt med myndigheter, kommuner, organisationer, verksamhetsutövare, allmänheten

och övriga. Dessa ska ges möjlighet att under minst två månader lämna synpunkter och förslag till åtgärdsprogrammet. Förslaget till åtgärdsprogram ska kungöras genom ortstidning eller på annat sätt, exempelvis genom riktat meddelande.

Preliminär lista med samrådets adressater:

Naturvårdsverket

Trafikverket

Länsstyrelsen Västernorrland

Kollektivtrafikmyndigheten

Region Västernorrland

Boverket

Nämnder/förvaltningar inom Örnsköldsviks kommun som påverkas av åtgärderna

Samrådsmöten och tidsplanen för dessa

Kommunstyrelsen kommer att besluta om eventuella samrådsmöten och tidsplan

Samrådssammanställning

Efter samrådet ska kommunen sammanställa de synpunkter som har framkommit vid samrådet och hur de har beaktats. När synpunkterna har sammanställts och utvärderats ska nödvändiga ändringar göras i förslaget till åtgärdsprogrammet.

Sammanställningen ska bifogas till övriga handlingar i ärendet.

Justering av åtgärdsprogrammet efter samråd

Om stycken som handlar om vilka åtgärder som behöver vidtas, vem som ska vidta åtgärderna, när de behöver vara genomförda och hur detta påverkar de bedömda förutsättningarna att följa miljö kvalitetsnormerna ändras efter samrådsförfarandet är det viktigt att samråda och säkerställa samsyn om detta med dem som ska utföra åtgärderna.

Om några delar ändras i åtgärdsprogrammet efter samrådstiden är det bra att förtydliga vilka delar det rör sig om inför att åtgärdsprogrammet fastslås.

Samsyn

Målet med samrådet är, förutom att samla in synpunkter och förslag, att komma överens med den instans som ska utföra åtgärden (35 § luftkvalitetsförordningen). De flesta åtgärder i detta förslag till åtgärdsprogram har Örnsköldsviks kommun själva rådighet över, men Trafikverket har rådighet över åtgärden *Ny sträckning av E4* förbi Örnsköldsviks stad som är den åtgärd som skulle ge bäst effekt på halten NO₂ och PM₁₀ utefter Centralesplanaden. Det är även den åtgärd som flera andra åtgärder är beroende av för att kunna genomföras.

Om inte samsyn om åtgärden *Ny sträckning av E4 förbi Örnsköldsviks stad* nås under samrådstiden kommer särskilda överläggningar mellan Örnsköldsviks kommun och Trafikverket behöva äga rum.

För mer information rörande samrådet, läs avsnitt 9.4 i Luftguiden, sidan 167 (Naturvårdsverket 2019).

Fastställande

Det är kommunfullmäktige i Örnsköldsviks kommun som ska fastställa åtgärdsprogrammet enligt 5 kap. 8 § miljöbalken.

Åtgärdsprogrammet kan inte fastställas i sin helhet om inte samsyn med utförande instans för någon åtgärd råder. I sådant fall fastställs de åtgärder där samsyn råder och övriga åtgärder överlämnas till regeringen för prövning.

Om det är en åtgärd som bedöms ha betydande inverkan på förutsättningarna att följa normen är det extra viktigt att överlämna det till regeringens prövning.

När ett åtgärdsprogram är fastställt ska det enligt 37 § luftkvalitetsförordningen sändas till Naturvårdsverket samt andra berörda.

För mer information rörande fastställandet, läs avsnitt 9.5 i Luftguiden, sid 169 (Naturvårdsverket 2019).

Beslut om utförande

Kommunstyrelsen är samordningsansvarig för genomförande av de åtgärder som anges i åtgärdsprogrammet. I samband med att åtgärdsprogrammet (delvis eller i sin helhet) fastställs, ska kommunfullmäktige besluta vilka nämnder som ansvarar för vilka åtgärder och delåtgärder.

Uppdatering av Åtgärdsprogrammet efter fastställande

Enligt bilaga 2 till luftkvalitetsförordningen ska åtgärdsprogrammet, efter att det har fastställts, uppdateras med datum när programmet fastställdes med hänvisning till den webbplats (eller annan informationskanal där programmet har offentliggjorts) och med hänvisning till den webbplats (eller annan informationskanal där allmänheten informeras) om hur programmet genomförs. Om tidsplan för genomförande har ändrats ska även det uppdateras, samt tidpunkt anges för när de föroreningsnivåer som anges i berörd miljökvalitetsnorm bedöms följas.

Rapportering

När åtgärdsprogrammet är fastställt ska det enligt 37 § luftkvalitetsförordningen sändas till Naturvårdsverket samt andra kommuner och myndigheter som berörs.

Allmänheten ska fortlöpande informeras om genomförandet av programmet. Detta kan göras via kommunens och länsstyrelsens hemsida.

För mer information rörande fastställt åtgärdsprogram, läs avsnitt 7.3 Luftguiden (Naturvårdsverket 2019).

Inom tre månader efter fastställande ska även uppgifterna i 43 § luftkvalitetsförordningen samt Bilaga 7 rapporteras till Naturvårdsverket. Detta görs via ett Excel dokument som Naturvårdsverket kan tillhandahålla.

För mer information rörande fastställandet, läs avsnitt 9.5 i Luftguiden, sid 169 (Naturvårdsverket 2019).

Ansvar för utförande och uppföljning

För de åtgärder som Örnsköldsviks kommun är ansvariga för, se tabell 1, är det kommunstyrelsen som har ansvaret för samordningen av åtgärdsprogrammet samt utser vilken eller vilka av nämnderna som är ansvariga för genomförandet och uppföljning av åtgärderna. Åtgärderna som kommunen ansvarar för kommer att finansieras genom kommunens årliga budgetprocess.

Alla berörda nämnder ska årligen redovisa resultatet av sitt arbete med åtgärdsprogrammet till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen kan sedan revidera åtgärdsprogrammet vid behov, dock senast 2025. Under revideringen kan konkreta delåtgärder tas fram enligt förslag från de utredningar som ska utföras enligt åtgärdsprogrammet. Revidering ska ske genom gemensam beredning och i samråd med externa intressenter.

Tabell 1 Ansvar för utförande och uppföljning

nr	Åtgärd	Ansvarar för utförande och uppföljning	Förtydligande
1	Ny lokalisering av E4	Trafikverket	Beslutet om ny lokalisering tas av Regeringen genom den nationella planen för transportinfrastruktur. Utförandet och uppföljningen utförs av Trafikverket.
2	Främja cykling	Örnsköldsviks kommun	
3	Övergång till miljövänligare drivmedel	Örnsköldsviks kommun	
4	Införa genomfartsförbud	Örnsköldsviks kommun	På Centralesplanaden endast om E4 har fått en ny lokalisering. Kan genomföras på andra gator, efter åtgärdsstudie.
5	Införa miljözon	Örnsköldsviks kommun	På Centralesplanaden endast om E4 har fått en ny lokalisering. Kan genomföras på andra gator, efter åtgärdsstudie.
6	Införa grönska längs gator i riskzon	Trafikverket och Örnsköldsviks kommun	Utefter Centralesplanaden och andra gator, efter noggrann bedömning på vad som ger önskad effekt.
7	Fortsatt vägrenhållning	Trafikverket och Örnsköldsviks kommun	På E4:an (Trafikverket) och på lokala gator (kommunen).
8	Främja kollektivtrafiken	Örnsköldsviks kommun	
9	Sänka hastigheten på utvalda gator	Trafikverket och Örnsköldsviks kommun	På E4:an (Trafikverket). Andra gator (kommunen).

Uppföljning

För att säkerställa att åtgärdsprogrammet bidrar till en bättre luftmiljö kommer uppföljning att ske varje år. Örnsköldsviks kommun ska ta fram en uppföljningsplan för detta.

I uppföljningen ingår att Örnsköldsviks kommun varje år sammanställer luftrapporter

som beskriver luftmätningar och resultat från dessa. Luftrapporten ska även innehålla arbetet med åtgärderna och en sammanfattning av den aktuella luftsituationen samt statistik över trafikutvecklingen (trafikflöden). Luftrapporten skickas till Länsstyrelsen Västernorrland som har dem som underlag för att följa upp åtgärdsprogrammet och rapportera vidare till Naturvårdsverket.

Information rörande meteorologi, luftdata, årsdygnstrafik och andel tunga fordon på Centralesplanaden ska följas upp varje år och ingå i kommunens rapport. Eftersom meteorologiska faktorer påverkar halterna av ämnen i luften är det viktigt att mätningar sker under längre perioder för att kunna uttala sig om trender.

Flera av åtgärderna hänger samman och deras effekter förstärker varandra, därför kommer uppföljningen av åtgärdsprogrammets effekter vara på hela programmet och inte på de enskilda åtgärderna. Den totala effekten följs upp genom att mäta luftkvalitet och trafikflöden.

Den som ansvarar för genomförande av respektive åtgärd ansvarar också för utvärderingen av åtgärden, se tabell 1. För mer information rörande uppföljning, läs avsnitt 9.6 i Luftguiden s 169 (Naturvårdsverket 2019).

Ansvar för information

Enligt § 37 i Luftkvalitetsförordningen ska den som har fastställt ett åtgärdsprogram skicka en kopia av programmet till Naturvårdsverket och andra myndigheter och kommuner som berörs.

Örnsköldsviks kommun ska också tillhandahålla kostnadsfri information för allmänheten om aktuella koncentrationerna av luftföroreningar. Detta kan med fördel göras via kommunens hemsida. På samma sida ska det finnas uppdaterad information om åtgärdsprogrammet och genomförandet av åtgärderna.

Enligt § 38 i Luftkvalitetsförordningen ska kommunen kostnadsfritt informera allmänheten och andra berörda och intresserade om koncentrationerna av kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, partiklar, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Detta kan exempelvis göras genom internet eller liveuppdaterade digitala informationsskyltar som visar på aktuella halter i luften.

Informationen ska innehålla uppgifter om:

1. eventuella överskridanden av de föroreningsnivåer som anges i miljökvalitetsnormerna
2. eventuella överskridanden av tröskelvärden för larm avseende svaveldioxid och kvävedioxid
3. vilken bedömning som kommunerna gör i fråga om överskridanden
4. eventuella följder för människors hälsa

Omprövning

Åtgärdsprogram ska enligt 5 kap. 9 § miljöbalken omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år. För mer information rörande uppföljning, läs avsnitt 9.7 i Luftguiden s 170 (Naturvårdsverket 2019).