

Norrköpings kommun

---

# Åtgärdsprogram - PM10

---

Sammanställning av  
samrådsyttranden

2006-06-07

## Sammanställning av samrådsyttranden

Ett omfattande samråd har avslutats

---

I enlighet med regeringens beslut har ett åtgärdsprogram för att sänka halterna av hälsoskadliga partiklar och andra föroreningar i Norrköpings kommun utarbetats. I beslutet anges att kommunen under arbetet med programmet skall samråda med Länsstyrelsen i Östergötlands län, Vägverket, Boverket; Naturvårdsverket samt med lokala och regionala aktörer och näringsliv. Av aktuell lagstiftning framgår också att det är väsentligt att allmänhet och verksamhetsutövare som kan komma att bli berörda av föreslagna åtgärder skall ges möjligheter att lämna synpunkter samt att tiden för detta samråd inte får vara kortare än 2 månader.

Kommunen har nu avslutat ett omfattande samrådsförfarande. Samrådet har bedrivits på bred front, i olika fora och med metoder som valts med ambitionen att nå en så bred målgrupp som möjligt. Samrådet har bestått av följande aktiviteter:

- Skriftligt utskick till ca 165 intressenter fördelade på följande kategorier, *lista över remissinstanser bifogas*
  - Aktörer som nämns i regeringens beslut
  - Statliga och regionala myndigheter
  - Kommunala nämnder och utskott
  - Politiska partier
  - Kommunala bolag
  - Lokala näringslivet (allmänt)
  - Näringsidkare längs berörda gatuavsnitt
  - Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och hyresgästföreningar på berörda gatuavsnitt
  - Organisationer
- Offentligt möte som annonserats i dagspressen
- Offentliga utställningar i stadsbibliotek och kommunens förvaltningshus, Rosen, där det fanns möjlighet att på ett enkelt sätt lämna synpunkter och kommentarer
- Särskilt framtaget broschyrmaterial
- Information via kommunens hemsida med möjlighet att läsa och ladda ner hela åtgärdsprogrammet
- E-post hotline med egen adress

Sammantaget har knappt 30 skriftliga svar inkommit till följd av det skriftliga utskicket. Svaren har kommit från hela spektret av remissinstanser från statliga myndigheter till bostadsrättsföreningar och företagare längs de berörda gatuavsnitten.

Vid det offentliga mötet var intresset däremot begränsat. Förutom arrangörens representanter lockade mötet endast 3 deltagare. Diskussionen blev

dock bra och flera frågor främst rörande situationen längs Kungsgatan ventilerades.

Utställningarna och då kanske främst den som placerats i stadsbiblioteket har lockat många besökare till en stunds läsning. Ett tecken på detta är det stora antalet broschyrer som lämnats ut vid utställningarna. Möjligheten att lämna synpunkter i samband med utställningar har dock endast nyttjats av några få personer.

## Inkomna synpunkter

---

### Läsanvisning

Nedan ges kommunens kommentarer till inkomna synpunkter på åtgärdsprogrammet. Eftersom de flesta av de som svarat har riktat sin kritik eller sina förslag mot några väl avgränsade områden i programmet har vi valt att gruppera inkommande svar efter ämnesområde. Kommentarer ges därför inte per inkommet yttrande. Istället bifogas samtliga svar denna samrådshandling.

### Programmets upplägg, omfattning och innehåll

De flesta som haft synpunkter på programmets innehåll och omfattning har varit övervägande positiva. Dock finns ett antal övergripande synpunkter som kräver en kommentar eller som kommer att leda till förändringar eller komplettering av åtgärdsprogrammet.

#### Framtida trafikökningar

Av samrådet framgår att det finns delade uppfattningar om det valda angreppssättet i åtgärdsprogrammet; "att vidta åtgärder för att möjliggöra fortsatt utveckling och trafikökning". Några menar att en sådan formulering sänder fel signaler och att vi på allvar måste ta oss an uppgiften att bryta förhållandet mellan utveckling och transportbehov.

I grunden delar vi denna uppfattning men inser samtidigt att eventuella ambitioner om att minska trafikflödet inom de cirka 15 år som åtgärdsprogrammet omfattar skulle stanna vid just ambitioner. Trots att vi i kommunen under de senaste årtiondena arbetat med målet att minska trafiken och öka användningen av de kollektiva färdmedlen har trafiken ökat stadigt. Till detta skall läggas att kommunen sedan flera år har en starkt uttalad ambition att utvecklas till ett centrum för handel och logistik. Vi tror därför att en realistisk hållning i ett program som detta är att faktiskt räkna med fortsatt ökande trafikmängder i enlighet med SIKAs prognoser.

#### Kartor, scenarier och redovisad mätdata

Många av de föreslagna åtgärderna kommer att genomföras inom de närmaste 5 åren, andra kommer att bedrivas kontinuerligt under hela programperioden. De åtgärder i programmet som ligger sist i tidplanen genomförs omkring år 2015. För en beskrivning av den framtida trafikvolymen har officiella prognoser för 2020 använts.

Vi räknar med att kunna sänka partikelhalterna under lagstadgade nivåer med åtgärder i vinterväghållningen och med snabba infrastrukturella åtgärder. Vår målsättning är att sedan kunna matcha den trafikökning som kan förutspås under tiden mellan 2007 och 2020 och dessutom ytterligare sänka halterna genom de kontinuerliga åtgärderna tillsammans med de senare infrastrukturella åtgärderna. Vi räknar med en snarast linjär trafikökning och har därför inte sett något behov av att illustrera halterna i bild för åren mellan 2007 och 2020.

Vi har också medvetet valt att arbeta i relativt grova spann om  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i våra kartillustrationer. Hela programmet bygger på antaganden, beräkningar och prognoser. Partikelhalten är också mycket beroende av meteorologiska förhållanden. Att då redovisa kartor och förväntade halter med högre upplösning skulle ge intryck av en säkerhet som faktiskt inte finns. Istället blir betydelsen av en genomtänkt och effektiv uppföljning desto större för att övervaka partikelhalterna, bedöma åtgärdernas effekt och ge underlag till förändringar av åtgärdsprogrammet.

När det gäller kunskapen om partikelhalter på olika gator i kommunen kan sägas att vi idag har mätresultat från helårsmätningar från Östra Promenaden (2004, 2005) Kungsgatan (2000, 2004) och Gamla Rådstugugatan (1994). Halterna längs övriga redovisade gator bygger på beräkningar i kombination med kortare mätserier. Resultatet av beräkningarna har dock god korrelation med de mätvärden som finns tillgängliga och tillförlitligheten bedöms som god. Urvalet av redovisade gatuavsnitt baseras på kunskap om trafikflöden. De gatuavsnitt som redovisats har en väsentligt högre belastning än övriga. Vi bedömer att risken för att kritiska partikelhalter skall uppkomma på andra gatuavsnitt än de som redovisats är mycket liten.

Partiklar av olika storlek

Flera svar innehåller synpunkter om komplexiteten i partikelproblematiken och behovet av att belysa problemen med fina och ultrafina partiklar. Åtgärdsprogrammet får här viss kritik för att vi i åtgärderna fokuserat på PM10 som ju är ett samlingsnamn för alla partiklar med en diameter upp till  $10 \mu\text{m}$ . I gällande nationella miljömål för "Frisk luft" finns ambitioner att till 2010 dels sänka tillåtna halter avseende PM10 och dels att införa gränser för PM2,5. Världshälsoorganisationen, WHO, föreslår ytterligare skärpta riktvärden i sina rekommendationer för luftkvalitet.

Dagens miljö kvalitetsnorm avser PM 10 varvid denna fraktion mäts i Norrköping. Intressant vore givetvis att mäta samtliga fraktioner av partiklar men kostnaden för mätningar är hög och prioriteringar är därför nödvändiga. Kommunen kommer därför att avvakta definitiva besked om kommande bestämmelser om riktvärden eller rekommendationer innan mätning av andra fraktioner än PM10 påbörjas.

Redan idag vet vi att miljö kvalitetsnormer avseende PM2,5 med största sannolikhet kommer att införas. Norrköping planerar därför att inom ett par år även börja mäta denna fraktion. Föreslagen norm för PM2,5 (årsmedelvärde  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) kommer dock troligen inte att innebära några förändringar för Norrköping. Detta eftersom forskning visar att den föreslagna normen ganska exakt motsvarar dagens PM 10-norm, d.v.s.

årsmedelvärde  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (PM 10) =  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (PM<sub>2,5</sub>). Föreslagen norm har därför fått kritik redan innan den trätt ikraft.

Däremot finns i dagsläget inga planer på att börja mäta PM<sub>1</sub> eller PM<sub>0,1</sub> i Norrköping.

Kommunövergripande samarbete

I samrådet har framkommit synpunkter på att vikten av ett samarbete över kommungränserna borde poängteras ytterligare. Andra svar har innehållit inbjudningar till ett sådant utökat samarbete.

I åtgärdsprogrammet har vi främst berört samarbete med kommuner med stor pendlingstrafik till och från Norrköping. Ser man till andra kommuner så finns givetvis ett värde i att samarbeta. Största utbytet har man då sannolikt när det gäller erfarenhetsutbyte, gemensamma informationskampanjer samt i kontakten med statliga myndigheter.

Norrköpings kommuns miljö- och hälsoskyddskontor har också ett nära samarbete med naturvårdsverket, andra större kommuner samt berörda sektorsmyndigheter då det gäller utformning av kommande förändringar av lagstiftningen avseende miljö kvalitetsnormer och möjliga åtgärder.

Eventuella statliga medel för att genomföra åtgärdsprogram

På frågan om det finns möjligheter till stöd eller finansiering av föreslagna åtgärder inom ramen för åtgärdsprogrammet med statliga medel har främst KLIMP lyfts fram som ett möjligt alternativ. Främst är det då åtgärder som också har effekt på koldioxidutsläppen som kan komma ifråga för bidrag.

#### Konsekvensanalys och överensstämmelse med annan planering

En av de synpunkter som återkommer i flera svar i samrådet är att eventuella negativa konsekvenser, motstående intressen och icke önskade sidoeffekter bör belysas mer ingående i programmet. Vidare önskar man en genomlysning av hur åtgärdsprogrammet stämmer överens med övrig planering inom kommunen. Motiven till önskemålen är flera:

- Krav på utredning av konsekvenser anges i gällande lagstiftning om åtgärdsprogram (MB kap 6), i regerings beslut samt i lagstiftning avseende miljökonsekvensbeskrivningar (MB kap 6).
- Kommunal fysisk planering har tidigare skett genom att olika intressen vägts mot varandra. Miljö kvalitetsnormerna är tvingande vilket innebär delvis nya förutsättningar.
- En analys av effekter och konsekvenser ger ett bättre underlag för valet av åtgärder, miljömässigt, samhällsekonomiskt etc.
- Förslagets positiva bieffekter är bristfälligt beskrivna vilket i vissa fall ger en obalanserad prioritering av förslagen.

Det är viktigt att poängtera att åtgärdsprogrammet är ett levande dokument där kommunen har goda möjligheter att genomföra förändringar i takt med att erfarenheter och kunskap byggs upp. Få eller inga av de föreslagna

åtgärderna är heller irreversibla eller har potential att ge allvarliga oönskade effekter. Skulle det visa sig att en föreslagen åtgärd inte ger önskade effekter eller ger upphov till oönskade konsekvenser kan den relativt enkelt förändras eller avslutas.

MKN och åtgärdsprogrammet markerar början på något nytt där miljön ställer skarpa krav på den fysiska planeringen. Det är därför inte främst en fråga om hur åtgärdsprogrammet ansluter till övriga befintliga planer och program utan i stället hur framtida planer och program skall anpassas till de miljömässiga förutsättningarna som de anges i normen och programmet. Vi kommer därför inte att göra någon omfattande redovisning av hur åtgärdsprogrammet överensstämmer med befintliga styrande dokument i kommunen. Vi anser istället att kraften bör läggas på att kommande planer förbättrar möjligheterna för Norrköpings kommun att garantera invånarnas hälsa och upprätthålla gällande lagstiftning avseende miljö kvalitetsnormer.

I dessa nya förutsättningar ryms också allvarliga problem ur ett planeringsperspektiv. Den fysiska planeringen ger ramarna för stadens utveckling i ett 20-års perspektiv eller längre. Med de åtgärder som föreslås i åtgärdsprogrammet tror vi oss kunna åstadkomma utrymme för den expansion och den utveckling som vi önskar i kommunen. Om detta skall vara möjligt krävs dock att vi också lyckas med de beteendepåverkande åtgärderna och att de stora infrastrukturella projekten faktiskt genomförs. Om inte så sker, finns inte det miljömässiga utrymme som vi behöver. Frågan man ställer sig är om det då är miljömässigt försvarbart att nu våga planera på ett sätt som om vi vore säkra?

På samma sätt som länsstyrelsen i Stockholm har diskuterat, vill vi också åter lyfta frågan till lagstiftaren för en konstruktiv översyn av formuleringarna i berörd lagstiftning. Vi ser annars att det finns en uppenbar risk för krav på att expansion och nyetablering helt måste upphöra i kommuner och regioner där man riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormerna. Detta kan inte vara lagstiftarens mening.

#### Uppföljning, giltighetstid

Många har i samrådet tryckt på behovet av ett bra uppföljningsarbete och att detta bör beskrivas mer ingående i åtgärdsprogrammet. Åtgärdsprogrammet har därför förstärkts i detta avseende och också försetts med förslag avseende information och erfarenhetsåterföring.

När det gäller programmets giltighetstid så ansluter vi oss till gällande lagstiftning av vilken det framgår att åtgärdsprogram skall omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år. Genom att uppföljningen blir en central del av programmet och att vi relativt snabbt kommer att se vilken effekt som de inledande åtgärderna ger kommer sannolikt både översyn och förändringar att genomföras med tätare intervall.

## Åtgärdsrelaterade synpunkter

### Förbättrad vinterväghållning

Fler synpunkter har lämnats angående de åtgärdsförslag som rör förbättrad vinterväghållning. Vissa har samband med andra föreslagna åtgärder som dubbdäcksanvändning och ökad användning av cykel för korta resor. Här menar man att en förbättrad vinterväghållning både när det gäller halkbekämpning och snöröjning är en förutsättning för att människor skall våga välja dubbfria alternativ eller använda cykeln vintertid.

Det finns också vissa oklarheter om vem som har ansvar för snöröjning på trottoarer inne i staden. Ansvaret för halkbekämpning, upptag av sand och annan renhållning av trottoarer ligger hos respektive fastighetsägare. Detta är anledningen till att standarden kan variera kraftigt längs en och samma gata beroende på fastighetsägarens ambitionsnivå. Motsvarande ansvar avseende gatorna ligger hos kommunen. Den ibland bristande renhållningen av trottoarer är ett reellt problem ur flera aspekter och kommunen kommer att utreda möjligheterna att skärpa kraven på fastighetsägarna för att nå en högre standard.

Andra har poängterat vikten av att prioritera kollektivtrafikens körfält och hållplatser i väghållningsarbetet.

När det gäller användningen av CMA som alternativ till saltning och sandning kommer åtgärdsprogrammet att kompletteras något. Vi kommer att på ett tydligare sätt redovisa vilka gator som är aktuella för åtgärden och hur användningen av CMA påverkar behovet av sandupptagning och vårstädning. Vi kommer också att använda märkesneutrala formuleringar som även inbegriper alternativa lösningar och preparat.

Andra sätt att resa

### Mobility management

Viss kritik har riktats mot att åtgärdsprogrammet varit alltför övergripande och saknat detaljer när det gäller åtgärder inom mobility managementområdet. Detta har dock varit kommunens avsikt. För närvarande pågår uppbyggnaden av ett nätverk för hållbara transporter och arbetet med "Den goda staden" ligger också i startgroparna. Nätverksarbetet har ett klart uttalat underifrånperspektiv och initiativ till åtgärder skall komma från nätverkets medlemmar. I åtgärdsprogrammet har vi därför valt att endast ge en fingervisning om vad dessa åtgärder kan komma att omfatta. Vi tar dock till oss de förslag som inkommit via samrådet och bearbetar dessa vidare:

- Åtgärder i kollektivtrafiken som lägre pris, ökad turtäthet
- Åtgärder som ger ökad framkomlighet och kortare restid
- Administrativa åtgärder som införande av miljözoner, ekonomiska morötter och piskor för allmänhet och kommunanställda
- Fysiska åtgärder som samlastning av gods, "park and ride", bilpool, miljötaxi
- Åtgärder inom upphandlingsområdet

## Dubbdäck

Åtgärdsprogrammet innehåller förslag till åtgärder som syftar till att människor skall välja vinterdäck efter behov och inte efter tradition. I samrådet har kommit vissa synpunkter som ifrågasätter beräkningen av åtgärdernas effekter. Vi delar osäkerheten kring hur långt man kan nå genom att minska dubbdäcksanvändningen och i våra antaganden har vi därför lagt oss på en förhållandevis låg nivå avseende den förväntade effekten. Vi efterlyser också en fortsatt forskning inom området och det är kommunens uppfattning att ansvaret för att belysa för- och nackdelar med olika typer av däck måste ligga på statlig nivå och hos sektorsmyndigheterna.

Som nämnts ovan har flera också givit uttryck för att vinterväghållningen måste förbättras om människor skall våga ta steget från de traditionella dubbdäcken. Ytterligare andra menar att en minskad dubbdäcksanvändning får flera andra positiva effekter som lägre underhållskostnader, mindre buller och lägre bränsleförbrukning.

Infrastrukturella åtgärder

### Allmänna synpunkter

Viss kritik riktas mot att effekten avseende partiklar främst verkar vara en bieffekt av redan planerade åtgärder i trafiksystemet. Likaså ifrågasätts kostnadseffektiviteten då åtgärderna är dyra samtidigt som effekten är begränsad.

Att man når flera syften med en och samma åtgärd utgör inget problem utan bör istället ses som ett tecken på att åtgärden valts utifrån ett brett beslutsunderlag. Detta kan också till del förklara den i några fall låga kostnadseffektiviteten avseende just partiklar som enskild parameter. Ser man istället till nyttan i ett bredare perspektiv ger åtgärderna mer per investerad krona.

Behovet av en tydligt markerad och uttalad ringled framförs liksom av åtgärder för att förhindra att alltför många trafikanter väljer "smitvägar" istället för att trafikera de avsedda kringfarterna.

De i programmet föreslagna åtgärderna är steg på vägen mot att erbjuda trafikanterna en ringled. Användningen av smitvägar kommer att följas upp genom en utökad trafikmättningsverksamhet.

I samrådet framhålls fördelarna med sänkt hastighet till exempelvis 30 km/h. Man menar att en sådan åtgärd, förutom sänkta partikelhalter, ger en rad andra positiva effekter såsom; högre trafiksäkerhet, ökad attraktivitet för alternativa färdsätt, minskad bränsleförbrukning, mindre buller m.fl.

Kommunen har i åtgärdsprogrammet inte förordat sänkt hastighet. Hittills har kommunen tillämpat en restriktiv hållning till hastighetsbegränsningar. En diskussion om en utvidgad användning av denna möjlighet i olika syften pågår dock. Samtidigt diskuteras nya hastighetsgränser på nationell nivå och 40 km/h nämns som en framtida begränsning i tätorter.

### Kungsgatan

Många synpunkter har framförts avseende programmets brist på åtgärder för att minska trafiken och dess störningar på Kungsgatan. Främst önskar man att åtgärder genomförs så att genomfartstrafiken på gatan minskar. Tidigare trafiksäkerhetsåtgärder längs Norra promenaden har också medfört att trafiken på Kungsgatans norra delar har ökat. Synpunkterna rymmer också flera konstruktiva förslag till lösningar såsom att ta bort rödljusregleringen av rondellen vid Norrtull och styra tillbaka trafik till Norra Promenaden genom åtgärder Slottsgatan.

Kommunen planerar en rad åtgärder längs och i anslutning till Kungsgatan. Dessa ligger dock inte lika långt fram i planeringen att de kan beskrivas som en del av åtgärdsprogrammet i sin första upplaga. Programmet är dock ett levande dokument och nya åtgärder kan tillföras i takt med att de formuleras och finansieras. De åtgärder som främst har diskuterats när det gäller Kungsgatan är:

- Åtgärder i korsningen Slottsgatan – Drottninggatan i syfte att styra tillbaka smittrafik från Slottsgatan till Norra Promenaden. Detta avlastar även de nordligaste delarna av Kungsgatan.
- Fortsatt satsning på trafikplatser/korsningar/torgbildningar på människans villkor. De principer som tillämpas vid Skallertorget kan användas vid fler platser längs Kungsgatan i syfte att öka trafiksäkerheten, minska hastigheten och jämna ut trafikflöden.

### Sjötullsgatan

Näringsidkare längs Sjötullsgatan påpekar att åtgärder längs gatan inte får medföra begränsningar avseende tillgängligheten till verksamheter eller parkeringsplatser. Vidare nämns problemen med tunga fordon i kombination med höga hastigheter samt bristande trafiksäkerhet i korsningar längs gatan främst Sjötullsgatan/Söderleden. Man menar att det är orimligt att höja hastigheten till 70 km/h vid ett ökad trafikflöde.

Området där Sjötullsgatan går har också låg bärighet vilket på sikt kan medföra problem med tanke på de rörledningarna och kulvertar som finns här.

Åtgärder längs Sjötullsgatan kommer att utföras med syfte att klara ett ökat men samtidigt öka trafiksäkerheten för trafikanter och verksamhetsutövare. Högsta tillåtna hastighet kommer därför inte att höjas om detta inte kan ske utan att trafiksäkerheten kan säkerställas. När det gäller industrispåret som korsar Sjötullsgatan nära Östra Promenaden planeras inga omedelbara åtgärder. Större helhetslösningar kommer dock att genomföras på längre sikt. Trafiken på industrispåret kommer dock att styras på ett sätt så att konflikten med trafiken skall bli så liten som möjligt.

Sändlista ( Svar har inkommit från de instanser som markerats med ✓ )

<b>Remissinstans</b>	<b>Remissinstans</b>
<b><i>Enligt regeringsbeslutet</i></b>	<b><i>Kommunala nämnder och utskott</i></b>
✓ Länsstyrelsen	Utskottet för välfärd och hållbar utv.
✓ Vägverket	Utskottet för strategiska frågor
✓ Boverket	Arbetsmarknads- och Vuxenutbildningsnämnden
✓ Naturvårdsverket	Barn- och ungdomsnämnden
Polismyndigheten	✓ Byggnads- och miljöskyddsnämnden
<b><i>Andra myndigheter</i></b>	✓ Kollektivtrafiknämnden
✓ Sjöfartsverket	✓ Kultur- och fritidsnämnden
✓ Migrationsverket	✓ Socialnämnden
Banverket	✓ Stadsplaneringsnämnden
✓ SMHI	✓ Tekniska nämnden
✓ VTI	✓ Vård- och omsorgsnämnden
<b><i>Organisationer</i></b>	<b><i>Kommunala bolag</i></b>
✓ Gröna Bilister	Hyresbostäder i Norrköping AB
De Handikappades Riksförbund	Norrköpings Transportcentrum AB
Astma- och Allergiföreningen	Norrköpings Hamn & Stuveri AB
Villaägarna Östra Östergötland	<b><i>Näringslivet</i></b>
Motorbranschens Riksförbund	✓ E.ON
Motormännens Riksförbund	Svenska Lantmännen ek för
SAO	Stadspartner AB
Företagarna	Miljösäck AB
Hyresgästföreningen	Bröderna Edstrand AB
<b><i>Regionala aktörer</i></b>	Östsvenska Handelskammaren
Finspångs kommun	Alltransport I Östergötland AB
Söderköpings kommun	Maxi ICA Stormarknad
✓ Linköpings kommun	COOP Extra
✓ Östsam	COOP Forum
Östergötlands Luftvårdsförbund	Rejmes AB
<b><i>Lokala aktörer</i></b>	Forema Bil AB
Naturskyddsföreningen	Söderbergs Personbilar i Nkpg AB
Miljöförbundet Jordens Vänner	Kjell Askling AB
<b><i>Politiska partier</i></b>	Br Zackrisson Bil- och Däckverkstad
Centerpartiets Kommunkrets	Däckland
Folkpartiet Liberalerna	Landbloms Gummiverkstad
Kristdemokraterna Östergötland	Vianor AB
Miljöpartiet De Gröna i Norrköping	Vikbolandstaxi AB
Moderata Samlingspartiet	Fria taxi AB
Socialdemokraterna Norrköping	Taxikurir
Sveriges Pensionärers Intresseparti	Taxibil i Östergötland AB
Vänsterpartiet Norrköping	✓ AB Östgötatrafiken

**Näringslivet fortsättning**

Connex AB  
IL Recycling AB

DFDS Transport AB  
DHL Express AB

Axfast AB  
Småföretagarnas Riksförbund  
Svenskt Näringsliv

**Fastighetsägare Kungsgatan**

ATENEUM I NORRKÖPING AB  
FASTIGHETSBOLAGET SPETSEN  
H/B

- ✓ RIKSBYGGENS BRF  
NORRKÖPINGSHUS NR 38  
GUSTAFSSON,DAN  
GUSTAFSSON DAN  
HOLMENBYGGARNA DALKARLEN  
K/B

- ✓ RIKSBYGGENS BRF  
NORRKÖPINGSHUS NR 25  
PRO NOVUM I NORRKÖPING AB

AKADEMISKA HUS I LINKÖPING  
AB  
HENRY STÅHL FASTIGHETER AB  
WESTERBERG & SON  
FASTIGHETER K/B  
VAHLKVIST, KERSTIN M.  
THIEME,KARIN EVA-LENA  
FÖRLAGSINVEST FÖR TEKNISK  
UTBILDNING  
GUSTAFSSON,PER

BERGSBROHOLMEN FASTIGHETS  
KB  
HSB HYRESFAST I Ö:A  
ÖSTERGÖTLAND  
PURPOSE TRANSPORT OCH  
TRADING AB  
BRF BERGET  
PALM FINE ARTS AB  
REALIA AB

**Fastighetsägare Kungsgatan forts**

ATENEUM I NORRKÖPING AB  
RIKSBYGGENS BRF  
NORRKÖPINGSHUS NR 28  
PROSERPINA 1042 AB

**Fastighetsägare Östra Promenaden**

FASTIGHETS AB FLÖJTEN  
HENRY STÅHL FASTIGHETER AB  
EVA LUNDSTRÖMS  
FASTIGHETSFÖRVALTNING AB  
FASTIGHETS AB L E LUNDBERG  
K/B ÄNGEN 12  
HYRESHUS I NORRKÖPING AB

LUNDBÄCK, LARS

LUNDBÄCK, HANS  
LGBN FASTIGHETS AB  
BORGS FÖRVALTNING  
NORRKÖPING AB  
BORGS FABRIKS-AB

RIKSBYGGENS BRF  
NORRKÖPINGSHUS NR 2  
HSB:S BRF STORGÅRDEN I  
NORRKÖPING  
GUNNARSSON,GUNNAR ING  
EKLÖF, ULF GUSTAV

EKLÖF, BO KARL GUSTAV  
JÖNSSON NOVABOLAGEN AB  
K/B CENTRUMFASTIGHETER I  
NORRKÖPING  
HYRESBOSTÄDER I NORRKÖPING  
AB

FAMILJEN WESTERBERG  
FASTIGHETER AB  
FASTIGHETSBOL GAMLA BRON I  
NORRKÖPING AB  
BRF KRONAN

HARMÉN,LENNART  
HARMÉN,ERIK  
BRF KÄRVEN

---

**Fastighetsägare Sjötullsgatan**

JOHANSSON, NILS UNO ROGER

E-ON ELNÄT SVERIGE AB

NORRKÖPINGS KOMMUN, MEX  
AB CONTENATOR

BÄCKSTEDT, JAN, DÖDSBO

BOQUIST, ASTRID

SYDKRAFT ÖSTVÄRME AB  
BRÅVALLAKRAFT AB  
SYDKRAFT FASTIGHETER AB**Privatpersoner**

- ✓ Ing-Britt Haslum, kort o brev
- ✓ "Timun A", kort
- ✓ "Simon och Louise", kort
  
- ✓ Jan Ch. Frisk, brev

**Mindre företag ÖP och Sjötullsgatan**TRÄDGÅRDS-GÖRAN  
AKTIEBOLAGEL-TEAMET I ÖSTERGÖTLAND  
AKTIEBOLAGBRÅVIKENS RÖR AKTIEBOLAG  
GOLVBOLAGET I NORRKÖPING  
AKTIEBOLAGTONY'S MÅLERI &  
SPRUTLACKERINGAREKONOMIHUSET I NORRKÖPING  
AKTIEBOLAG

WIZET ENERGI AB

TOWN TALK POLISH CO LTD

ARTEFERRO SKANDINAVIEN  
AKTIEBOLAG

GRANNGÅRDEN AB

ÅBY BLOMMOR GUNNEL FAHLÉN  
2 RESURSER I NORRKÖPING AB  
MOBIL- OCH SPECIALRADIO,  
SVEN MÅNSONA-K ANDERSSONS CAFÉ O  
RESTAURANG HANDELSBOLAG  
OWES TRAFIK AKTIEBOLAG  
HAMNSERVICE EASTMOORING  
HANDELSBOLAG

UNÉR SHIPPING AKTIEBOLAG

GLOBEX TRANSPORT AB

TRANS GLOBAL SWEDEN

LMV - KONSULT

PRIMA BEMANNING SVERIGE AB  
KUSTBEVAKNINGENREHABKLINIKEN KENTH  
BERGSTRÖM AKTIEBOLAGBREDBERGS HERRFRISERING  
HANDELSBOLAG

M.M HAIRSTUDIO NORRKÖPING

WESTH KONSULT

---