

Uppföljningsrapport 2020

Uppföljning av *Renare luft i Umeå*, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

UMEÅ
KOMMUN

Sammanfattning

När miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids behöver ett åtgärdsprogram upprättas. Umeå kommun har klarat årsmedelvärdet för kvävedioxid sedan 2012. Men på grund av överskridande av miljö kvalitetsnormerna för tim- och dygnsmedelvärden på Västra Esplanaden så har tidigare åtgärdsprogram från 2009 reviderats och ett nytt åtgärdsprogram är i kraft sedan 2015.

Uppföljningen visar att det allmänna resebeteendet har ändrats något till följd av de rekommendationer från Folkhälsomyndigheten för att minska spridningen av Corona-pandemin. Jämfört med tidigare år så har resandet med kollektivtrafiken minskat för första gången sedan 2014. Resandet med cykel har dock inte påverkats nämnvärt. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har fortsatt enligt plan. Däremot kommer den stora byggnationen av Västra länken bli försenad på grund av ett broras och länken färdigställs mest troligt under 2021.

Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller miljö kvalitetsnormen. Även den europeiska miljö kvalitetsnormen klaras. I år kommer kommunen med stor sannolikhet att för första gången klara miljö kvalitetsnormen för timmedelvärde sannolikt även miljömålet för årsmedelvärdet, dvs. kommunen klarar 2 av 3 miljö kvalitetsnormer. Dock har redan för många dygn med för höga värden uppmätts vilket betyder att dygnsnormen överskrids för 2020.

De gynnsamma värdena för 2020 bedöms till stor del bero på det mycket milda och blåsiga vädret under vintern 2020 och även till viss del på effekten av Coronarestriktionerna under vårvintern.

Några händelser under 2020:

- Trafikverket har påbörjat arbetet med Västra Länken som planeras vara färdigställt i slutet på 2021.
- Installationen av 118 icke-publika laddningsstationer på personalparkeringar vid kommunens verksamheter (skolor, stadshusområdet, mfl.) har genomförts enligt plan. Sista etappen gjordes under 2020 med 30 laddplatser.
- Projekt som Sharing City Umeå och Hållbara arbets- och -tjänsteresor (HAR) pågår. Sharing City Umeå uppmuntrar till att dela mobilitetsresurser. HAR-projektet har fokus på resor till och från jobbet samt i tjänsten för anställda och Umeå kommun är en av tio organisationer som deltar.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	5
2. Bakgrund.....	6
2.1 Mätstationer.....	6
2.2 Meteorologiska förhållanden.....	6
2.3 Infrastrukturella åtgärder.....	7
3. Effekter av genomförda åtgärder.....	8
3.1 Luftmätningar.....	8
3.1.1 Årsmedelvärde.....	8
3.1.2 Antal timmar över 200 µg/m ³	9
3.1.3 Dygnsmedelvärde.....	10
3.1.4 Antal timmar över 90 µg/m ³	11
3.1.5 Partiklar.....	12
3.2 Trafikmätningar.....	13
3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT).....	13
3.2.2 Tung trafik.....	14
3.3 Koppling mellan kvävedioxidhalter och trafikflöden.....	14
4. Åtgärder.....	15
4.1 Fysisk planering.....	16
4.1.1 Färdigställa ringleden.....	16
4.1.2 Omvandla trafikleder innanför ringen.....	16
4.1.3 Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden.....	16
4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram.....	17
4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna.....	19
4.2 Beteendepåverkan.....	20
4.2.1 Mobility management.....	20
4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program.....	22
4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen.....	23
4.2.4 Översyn av snöhanteringen.....	23
4.2.5 Genomförande av parkeringsprogram.....	24
4.3 Renare resor.....	25
4.3.1 Elbussar.....	25
4.3.2 Information om tomgångskörning.....	25

4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon	26
4.4 Önskvärda åtgärder	26
4.4.1 Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen	26
4.4.2 Samarbete med universitet om luftkvalitet och hälsa	26
4.4.3 Utbyggd järnvägsinfrastruktur	26
4.4.4 Påverkansarbete.....	27
4.4.5 Teknikutveckling.....	27
4.4.6 ITS Umeå.....	27

1. Inledning

Umeå är en kommun med stark tillväxt. Vid slutet av 2019 hade Umeå 128 901 invånare. Antalet invånare ökade med 1 782 personer under 2019. Tillväxten förutsätter en attraktiv stad med en god livsmiljö för de som lever och verkar i staden. Men idag är luften i Umeå inte så bra som vi skulle önska. Uppmätta halter av luftföroreningar överskrider angivna gränsvärden i delar av centrala staden. En dålig luftkvalitet innebär negativa konsekvenser för människors hälsa, både på kort och på lång sikt. Framförallt har höga halter av kvävedioxid (NO₂) varit ett problem i Umeå. NO₂ har en negativ effekt på hälsan i form av försämrad lungfunktion och förvärrade astma- och allergireaktioner.

På grund av att Umeå överskrider gällande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid så fick Umeå kommun år 2006 ett uppdrag av Länsstyrelsen att utarbeta ett åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet antogs av Umeå kommunfullmäktige 2007 och fastställdes av Länsstyrelsen 2009. Genomförandet av åtgärderna tillsammans med kommunens strategiska arbete för att minska bilanvändningen gav positiv effekt på luftkvaliteten. Trafikflödet minskade och miljökvalitetsnormen för årsmedelvärdet för kvävedioxid klarades de sista fem åren.

Men på grund av att miljökvalitetsnormerna för tim- och dygnsmedelvärden fortfarande överskreds beslutades det att tidigare åtgärdsplan skulle revideras och kompletteras med fler åtgärder. Det nya åtgärdsprogrammet, Renare luft i Umeå, togs fram och fastställdes av Länsstyrelsen 2015-10-07. År 2015 och 2016 klarades årsmedelvärdet likt tidigare år medan tim- och dygnsmedelvärden överskreds. Sedan dess har arbetet med åtgärderna i åtgärdsprogrammet fortsatt och ambitionen är att samtliga miljökvalitetsnormer ska uppfyllas.

Åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid följs upp varje år och rapporteras till Länsstyrelsen i Västerbotten. Årets rapportering baseras på åtgärderna i det nya åtgärdsprogrammet. Bakgrundsbeskrivningar och fylligare information om genomförda åtgärder finns i tidigare års rapporteringar samt i åtgärdsprogrammet "Renare luft i Umeå" (se www.umea.se/luft).

2. Bakgrund

2.1 Mätstationer

Luftkvaliteten i Umeå mäts kontinuerligt. Det finns en fast mätstation vid Västra Esplanaden utmed väg 503, tidigare E4:an, i centrala Umeå som genomför luftmätningar dygnet runt. Mätstationen mäter halten kvävedioxid (NO₂) och halten partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}) i gaturummet.

I januari 2018 påbörjades även en ny kontinuerlig mätning av kvävedioxid (NO₂) från kommunens mobila mätstation, placerad i gaturummet vid Östra kyrkogatan 16 i centrala Umeå. Efter 2020 planeras mätstationen att flyttas till en ny plats i centrala Umeå för fortsatta kontinuerliga mätningar.

Utöver Umeå kommuns egna mätningar, mäter IVL Svenska Miljöinstitutet urban bakgrunds nivå av PM_{2,5} i taknivå på förskolan Uven, Skolgatan Öst på stan.

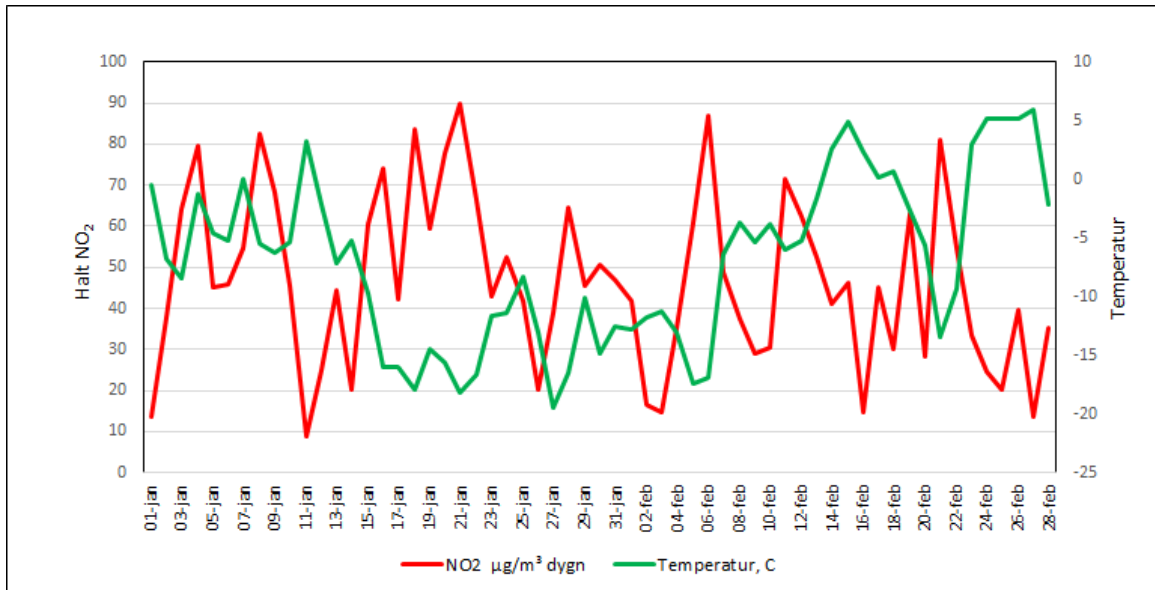
Mätplatsen på Västra Esplanaden är placerad i det område som har högst koncentrationer av luftföroreningar och representerar de platser där befolkningen i allmänhet är utsatt för luftföroreningar. Mätplatsen uppfyller mätkrav i enlighet med Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet.

Utöver kontinuerliga mätningar på Västra Esplanaden sker beräkningar med modelleringsverktyget Simair för att följa upp luftsituationen på fler platser i staden.

2.2 Meteorologiska förhållanden

Både NO₂ och PM₁₀ genereras främst av utsläpp från trafiken. För Umeås del varierar dock halterna i luften i starkt samband med vädret. Vid kalla dagar med låga vindhastigheter blir omblandningsförhållandena dåliga när lufttemperaturen inte sjunker så mycket i höjdlid, eller så skiftar sig t o m luften och lägger sig som ett lock över staden, så kallad inversion där varm luft överlagrar kall luft. Detta gör att luftomblandningen blir liten och att föroreningarna koncentreras på samma ställe. Särskilt problematiskt för Umeås del är situationen vid Västra Esplanaden som är hårt trafikerad. På grund av den skiktade luften under vintern och det trånga gaturummet får föroreningarna svårt att omblandas och höga halter av kvävedioxid uppstår. Dessutom ökar antalet bilister under vinterhalvåret och då bilarna har högre utsläpp på grund av kylan blir föroreningsnivåerna högre.

Temperaturen kan användas som en indikator på om dåliga omblandningsförhållanden råder eller inte. Vid låg temperatur är det ofta stabil skiktning eller inversion. Detta samband kan ses tydligt i exemplet i figur 2.1, där dygnsmedelvärden av temperatur och NO₂ visas för perioden januari och februari 2019. Höga NO₂-halter uppmäts vid låga temperaturer. Luftföroreningshalterna påverkas även av vind och nederbörd.



Figur 2.1: Jämförelse av dygnsmedelvärde för temperatur från Västra Esplanaden och halter av NO₂ under januari och februari 2019.

2.3 Infrastrukturella åtgärder

Kompletteringen av de centrala delarna av Umeå är en del av lösningen på luftproblematiken långsiktigt. Det möjliggör en stad som gynnar gång- och cykeltrafik och skapar en hög tillgänglighet. Kortsiktigt påverkar byggnationer av bostäder och verksamheter i Umeå trafikflödet i centrumfyrkanten. När ringleden är på plats kan åtgärder vidtas innanför ringen för att omvandla Västra Esplanaden till en stadsgata. Detta tillsammans med resterande åtgärder i åtgärdsprogrammet förväntas leda till en minskad biltrafik till förmån för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik.

3. Effekter av genomförda åtgärder

Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet och trafikflöden på Västra Esplanaden.

3.1 Luftmätningar

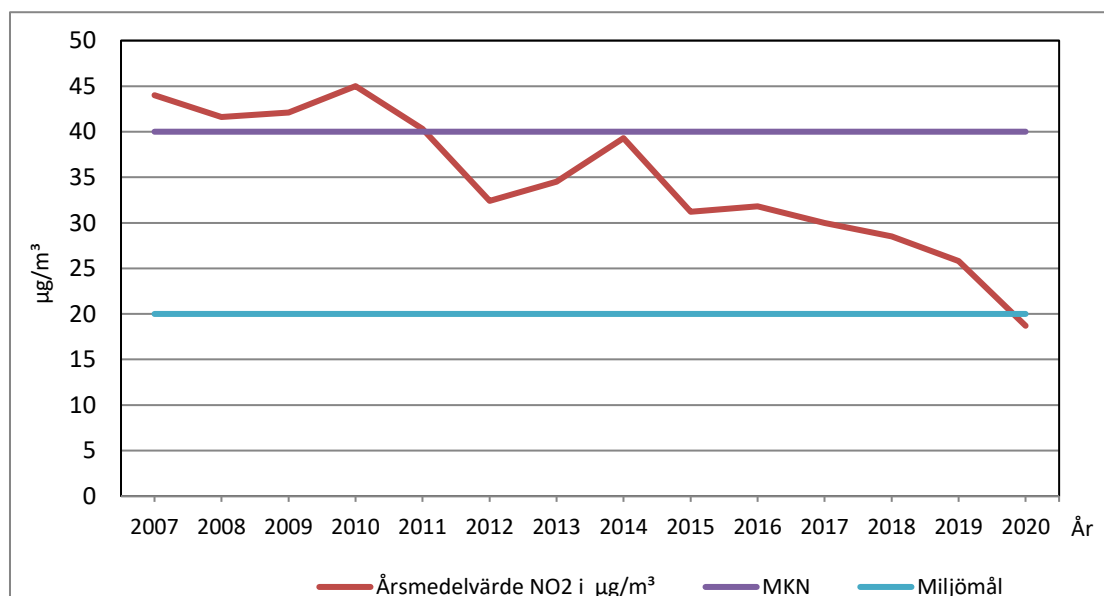
Uppmätta halter av kvävedioxid på års-, dygn- och timbasis för perioden 2007 – 2020 visas i de följande avsnitten. Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller den svenska och den europeiska miljökvalitetsnormen. Dock visar det sig att vi för 2020 redan har uppmätt för många dygn med för höga värden och därmed klarar vi inte alla miljökvalitetsnormer för 2020.

Men 2020 kommer kommunen med stor sannolikhet att för första gången klara miljökvalitetsnormen för timmedelvärde och 2020 kommer sannolikt även miljömålet att klaras beträffande årsmedelvärde.

De gynnsamma värdena för 2020 bedöms emellertid till stor del bero på det mycket milda och blåsiga vädret under vintern 2020. En viss positiv effekt med lägre värden än normalt har också kunnat konstateras under den inledande perioden med Coronarestriktioner vecka 12-18 2020, även om det kanske inte inverkade så mycket på antalet överskridanden av tim- och dygnsnormen. I ljuset av inverkan av dessa mycket annorlunda faktorer blir det för 2020 oerhört svårt att avgöra vilken effekt genomförda åtgärder har på luftföroreningsnivåerna. En bättre utvärdering kan göras när trenderna för fler mätår finns tillgängliga.

3.1.1 Årsmedelvärde

Årsmedelvärdet för kvävedioxid får inte överstiga $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ enligt EU:s miljökvalitetsnormer.



Figur 2: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, årsmedelvärde 2007 – 2020.

- Värdet för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 3 november.

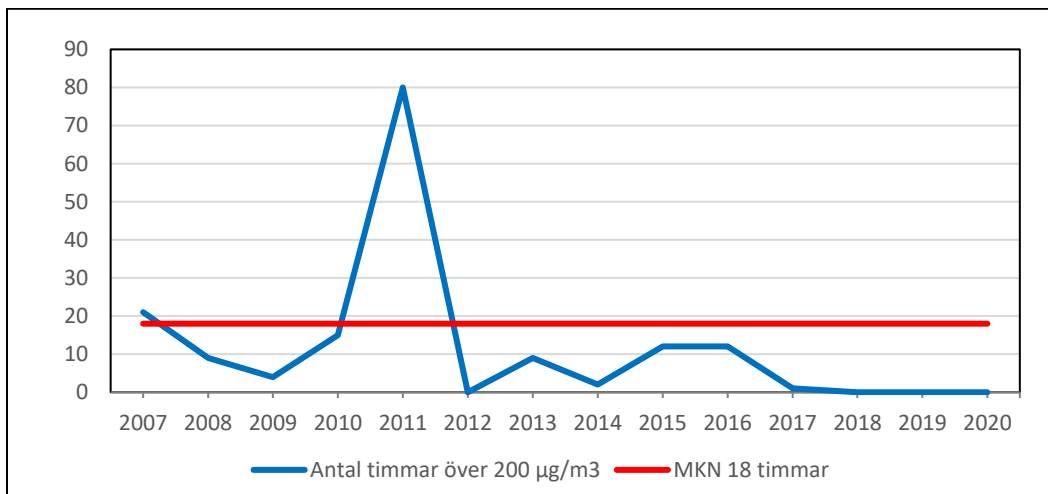
- Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Årsmedelvärde (µg/m ³)	45*	40,3*	32,4	34,5	39,3	31,2	31,8	30	28,5**	25,8	18,7

Tabell 1: Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2010 – 2020. * Överskridande av årsmedelvärde ** Uppmätt värde, men med för låg datafångst. 29.2 är ett rekonstruerat troligare värde för året.

3.1.2 Antal timmar över 200 µg/m³

Enligt EU:s miljökvalitetsnormer får antalet timmar över 200 µg/m³ inte överstiga 18 timmar.



Figur 3: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 200 µg/m³, 2007 – 2020.

- Värde för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari t.o.m 3 november.

- Värde för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

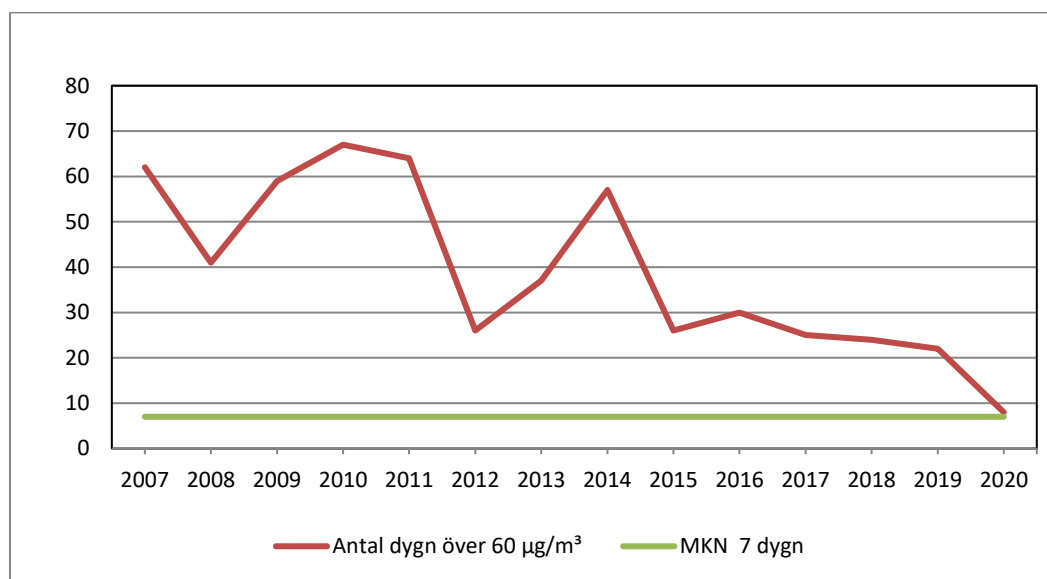
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal timmar över 200 µg/m ³ (högst 18)	15	80*	0	9	2	12	12	1	0	0	0

Tabell 2: Antal timmar över 200 µg/m³ (högst 18), 2010 – 2020.

* Överskridande av antalet timmar över 200 µg/m³.

3.1.3 Dygnsmedelvärde

Dygnsmedelvärdet för kvävedioxid får inte överstiga 60 µg/m³ fler än 7 dygn per år.



Figur 4: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal dygn över norm, 2007 – 2020.

- Värdet för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari till t.om 3 november.

- Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

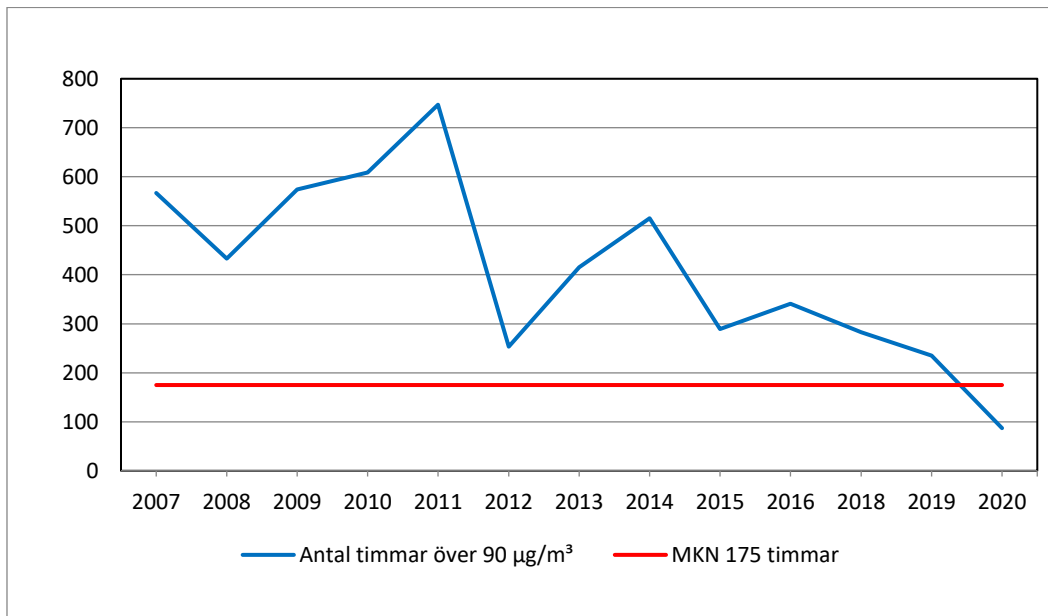
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dygn över 60 µg/m ³ (högst 7)	67*	64*	26*	37*	57*	25*	30*	25*	24*	22*	8*

Tabell 3: Antal dygn som överskrider 60 µg/m³ (högst 7).

* Överskridande av antal tillåtna dygn.

3.1.4 Antal timmar över 90 µg/m³

Antal timmar över 90 µg/m³ får inte överstiga 175 timmar.



Figur 5: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 90 µg/m³, 2007 – 2020.
 - Värdet för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari till t.om 3 november.
 - Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

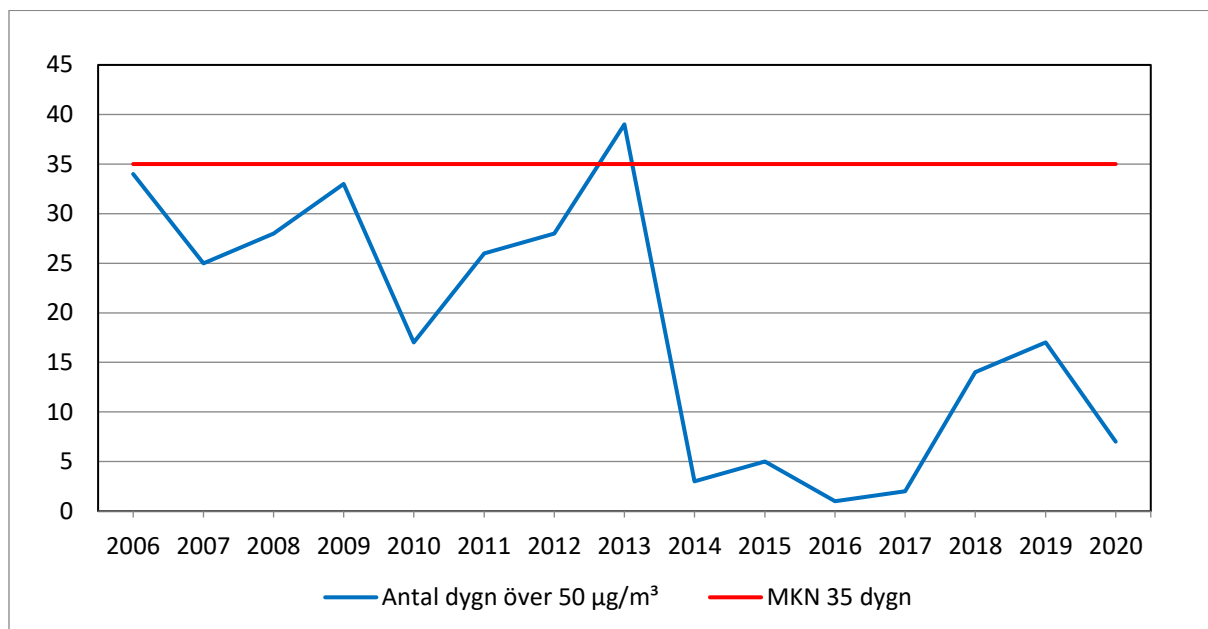
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal timmar över 90 µg/m ³ (högst 175)	609*	747*	253*	415*	515*	289*	341*	316*	283*	235*	87

Tabell 4: Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2010 – 2020.

* Överskridande av antalet timmar över 90 µg/m³.

3.1.5 Partiklar

I åtgärdsprogrammet hanteras inte partiklar PM10 eftersom miljö kvalitetsnormen för dessa inte har överskridits, förutom för ett år (2013). Men en kortfattad lägesbild presenteras då åtgärder vidtas kontinuerligt av kommunen och Trafikverket för att minska halterna av partiklar. Åtgärder som vidtas är bland annat dammbindning, rengöring av gator, bortkörning av smutsig snö.



Figur 6: Trend för partiklar (PM10) på Västra Esplanaden, antal dygn över 50 µg/m³, 2006-2020. Antal dygn över 50 µg/m³ får inte överstiga 35 dygn. Värdet för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari till 3 november.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal dygn över 50 µg/m³	17	26	28	39*	3	5	1	2	14	17	7

Tabell 5: Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2010 – 2020.

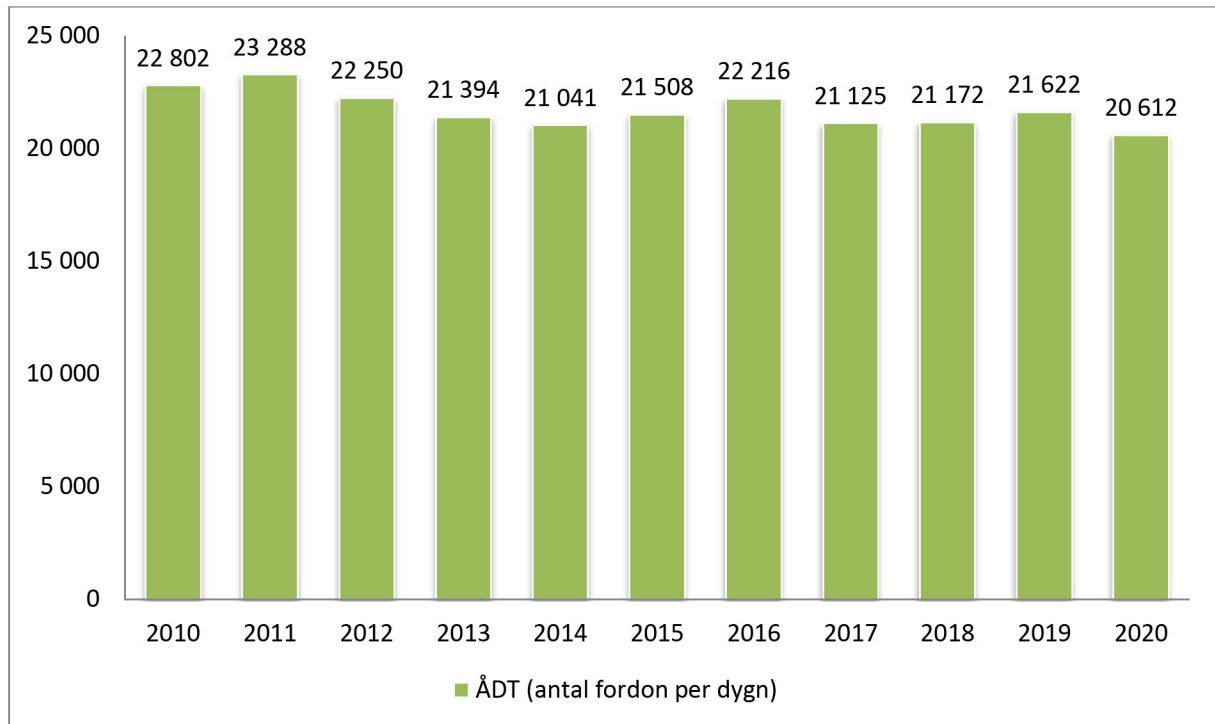
- Värdet för 2020 grundar sig på mätningar från 1 januari till t.om 3 november.

* Överskridande av antalet timmar över 50 µg/m³

3.2 Trafikmätningar

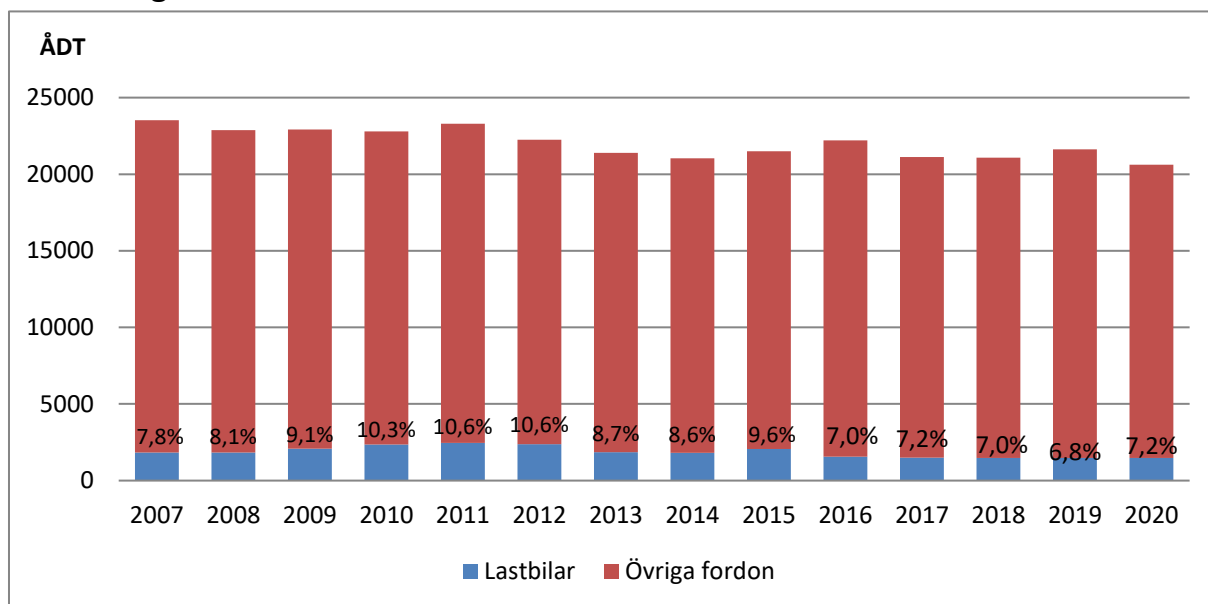
Årsdygnstrafiken för 2020 ligger på ca 20 600 fordon per dygn, detta baserat på mätningar från mars till oktober. Andelen tung trafik ligger kring 7 %. Den ena sensorn i norrgående riktning gick sönder i början av januari och lagades i början av februari, dessa månader har därför inte medtagits. Under mars-maj syntes en påverkan av den pågående pandemin, men från juni-oktober ligger mätvärdena i samma nivå som tidigare års mätningar.

3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)



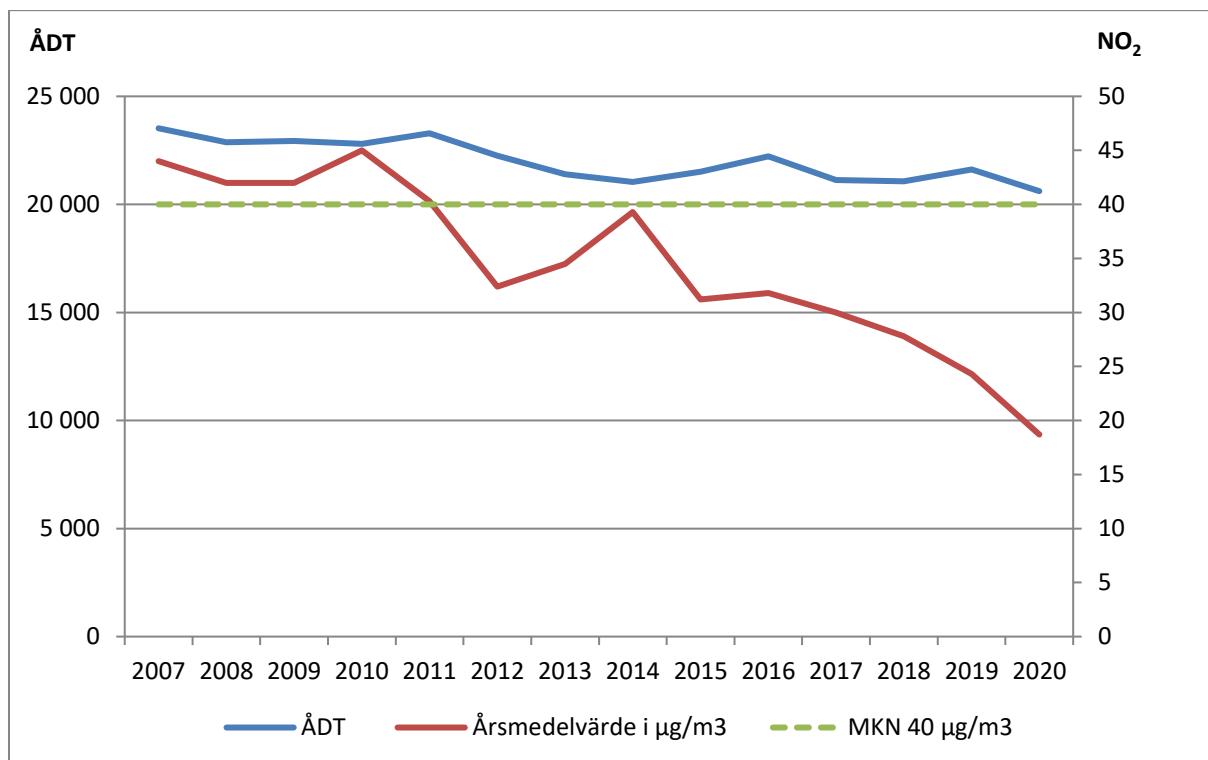
Figur 7: ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2010 – 2020. ÅDT 2020 grundar sig på mätningar från mars till oktober.

3.2.2 Tung trafik



Figur 8: Andel tung trafik av den totala trafikmängden på Västra Esplanaden, 2007 till 2020. Minskningen mellan 2015 och 2016 i andel tunga fordon beror på byte av mätutrustning. Den äldre/tidigare utrustningen inkluderade fordon av typen van, SUV och husbil i kategorin tung trafik, vilket den nya utrustningen inte gör.

3.3 Koppling mellan kvävedioxidhalter och trafikflöden



Figur 9: Koppling mellan kvävedioxidhalter och trafikflöden på Västra Esplanaden (ÅDT, årsdygnstrafik).

4. Åtgärder

Åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, "Renare luft i Umeå", innehåller många åtgärder av olika omfattning och karaktär. Åtgärderna är indelade i tre huvudkategorier: fysisk planering, beteendepåverkan och renare resor. Utöver dessa presenteras ett antal önskvärda åtgärder som inte är bindande men som kommunen arbetar vidare med.

Huvudkategori	Åtgärd	Status
Fysisk planering	Färdigställa ringleden	Pågående, försenas.
	Omvandla trafikleder innanför ringen	Påbörjas tidigast 2021
	Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden	Genomfört 2015
	Cykeltrafikprogram	Antaget 2018
	Fotgångarprogram	Antaget 2019
Beteendepåverkan	Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	Klart 2019
	Mobility management	Pågående
	Kollektivtrafikprogram	Pågående till 2021
	Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	Pågående till 2021
	Översyn av snöhanteringen	Pågående till 2021
Renare resor	Genomförande av parkeringsprogram	Pågående till 2022
	Elbussar	Klart 2019
	Information om tomgångskörning	Pågående till 2021
Önskvärda åtgärder	Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon	Pågående till 2021
	Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen	Pågående till 2021
	Forskning om luftkvalitet och hälsa	Pågående
	Utbyggd järnvägsinfrastruktur	Pågående
	Påverkansarbete	Pågående
	Teknikutveckling	Pågående
	ITS Umeå	Pågående

Tabell 6: Sammanställning av åtgärder

4.1 Fysisk planering

Fysisk planering handlar om både infrastruktur och bebyggelsestruktur och innefattar åtgärder som i första hand påverkar det fysiska rummet. Det handlar om att nyproducera, modifiera eller på annat sätt förändra förutsättningarna i det befintliga infrastrukturnätverket för att förbättra luftmiljön.

4.1.1 Färdigställa ringleden

Projektet med att bygga en ringled runt Umeå inleddes 1997 med huvudsyfte att förbättra luftkvaliteten i centrala Umeå där miljökvalitetsnormerna överskrids. Projektet syftar även till att förbättra trafiksäkerheten, öka framkomligheten och verka för tillväxt och stadsutveckling. Två av tre länkar i ringledssystemet färdigställdes och invigdes hösten 2012. Västra länken som är den sista och för luftkvaliteten viktigaste pusselbiten förväntades tidigare vara klar i slutet av 2021, men p.g.a. broras kommer färdigställandet att försenas. Besked om ny tidplan har ännu inte lämnats.

Det är först när hela ringleden är färdigställd som trafiklösningen ger full effekt på luftmiljön. Västra länken blir en alternativ väg för genomfartstrafik i västra Umeå och möjliggör att åtgärder innanför ringen kan vidtas. Framför allt skapas förutsättningar för en omfördelning av trafikflödet för den tunga trafiken som står för en stor andel av utsläppen. Trafikverket äger vägen tills ringleden är färdigställd och det är först när kommunen tar över ansvaret som ytterligare åtgärder kan vidtas för att minska biltrafiken på Västra Esplanaden. När åtgärden är genomförd förväntas trafikvolymen längst Västra Esplanaden minska med cirka 13 procent färre fordon per dygn.

Tidplan: Byggnationen av Västra länken påbörjades 2019. Tid för färdigställande tidigast under 2022.

Effekt: Stor positiv effekt. Med Västra länken utbyggd förväntas trafikvolymen längs Västra Esplanaden minska med cirka 35 procent färre fordon per dygn under perioden 2020 – 2030.

4.1.2 Omvandla trafikleder innanför ringen

När ringleden är färdigställd och kommunen tar över ägandeskapet från Trafikverket kan de gamla trafiklederna byggas om till stadsgator och kompletteras med ny bebyggelse. Det skapar även möjligheter för kommunen att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i de centrala stråken genom Umeå. Ett stadsutvecklingsprogram, godkänt augusti 2018, anger de övergripande riktlinjerna för omvandlingen av trafiklederna och förtätningen med ny bebyggelse. Programmet ger förutsättningar för att påbörja fördjupade utredningar, projektering och detaljplanering så att åtgärden ska kunna påbörjas när ringleden är färdigställd. Mer information om programmet, se [stadsutvecklingsprogram, innanför ringleden](#).

Syftet med åtgärden är framförallt en förbättrad luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, minskade barriäreffekter och stadsutveckling.

Tidplan: Projektet bedöms tidigast kunna inledas under 2022 beroende på när ringleden blir färdigställd men fördjupade utredningar har redan påbörjats.

Effekt: Stor positiv effekt. Trafikdämpande åtgärder i centrum som ett komplement till Västra länken minskar antalet fordon per dygn längs Västra Esplanaden med cirka 20 procent jämfört med att inte genomföra åtgärden.

4.1.3 Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden

Trafikverket gjorde en översyn av trafiksignalerna längs Västra Esplanaden under 2014 som var klar hösten

2015. Syftet var att justera inställningarna på trafiksignalerna utifrån vad som gav störst trafikdämpande effekter och därmed skapa en överförflyttning av trafik från centrum/väg 503 till den nya ringleden. Men också att begränsa framkomligheten för personbilstrafik samt tunga transporter utmed Västra Esplanaden utan att försämra framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärden genomfördes 2015-11-19 samt justerades 2015-11-25.

Åtgärden genomfördes år 2015, för mer information se uppföljningsrapport 2016 och åtgärdsprogrammet för en renare luft i Umeå.

Tidplan: Genomfört 2015.

Effekt: Liten effekt.

4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram

Målet är att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort 2025. 2018 och 2019 har ett nytt cykeltrafikprogram och ett nytt fotgängarprogram tagits fram och blivit antagna av Kommunfullmäktige. Programmen syftar till att öka andelen resor som görs med cykel och till fots och ska verka för att målet om att 65 % av alla resor inom tätorten ska ske hållbart.

Mer information om programmen, se [Cykeltrafikprogram för hållbar utveckling](#) och [Fotgängarprogram för Umeå](#).

Kommunen arbetar kontinuerligt för att öka antalet cyklister. Under 2020 har följande åtgärder genomförts:

- U-bike är en el-lådcykelpool för allmänheten och finns på universitetsområdet i centrala Umeå (Cykelstället). Intresset för U-bike är mycket stort, cyklarna har tillsammans rullat drygt 110 000 km och över 550 personer har testat tjänsten. U-bike har fått stor uppmärksamhet i media och nationellt. Under 2019 har tjänsten utvecklats och nu finns möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna ett abonnemang.
- Åtgärdat enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister, vilket är en satsning på att få bort enkelt avhjälpna hinder som fotgängare och cyklister möter på våra gång- och cykelvägar. Exempel på åtgärder kan vara att ta bort kantstenar, göra kurvor mindre snäva med mera. Det handlar om mindre åtgärder men som trots att de är små kan göra stor skillnad för fotgängarnas och cyklisternas framkomlighet och komfort.
- Nya cykelöverfarter har byggts för att främja framkomligheten för cyklister.
- Flera av de mobility management åtgärder som beskrivs under kommande avsnitt bidrar till att öka andelen cyklister.
- Umecyklisten är en cykel- och trafiksäkerhetsutbildning för fjärdeklassare som har genomförts i 21 skolor och 36 klasser under hösten 2020. Umecyklisten blev inställd på vårterminen pga covid-19.
- Från och med 2020 följer kommunen upp arbetet med beteendepåverkan, gods, parkering, cykel, fotgängare, kollektivtrafik samt trafikmätningar i ett Mobilitetsbokslut. Bokslutet beskriver åtgärder, satsningar och nyckeltal.

Förutom att ovanstående aktiviteter bidrar till att öka andelen cyklister så syftar de även till att öka trafiksäkerheten. Umeå kommun har sedan 2014 ett trafiksäkerhetsprogram och det kontinuerliga arbetet

som bedrivs för att öka säkerheten har bland annat lett till att fler har på sig hjälm när de cyklar och att ett större antal bilister följer hastighetsbegränsningarna.

Kommunen har under året fått utmärkelser inom cykelområdet bland annat en tredje plats i *kommunvelometern*, som är en oberoende granskning av hur kommuner arbetar med cykelfrågor. I *Cyklistvelometern*, som är nöjdhetsundersökning bland personer som cyklar placeras sig Umeå på en femte plats.

Avseende cykelflöden där tidigare ett snitt på tre platser betraktades, mäts numera flöden på 15 platser sedan 2017. Platserna omringar de centrala stadsdelarna; Väst på stan, Centrumfyrkanten samt Öst på stan). Bland de 15 platserna finns Svingen samt Gamla bron, men inte Nygatan-tunneln. Nygatan-tunneln mättes inte i år utan enbart det nya snittet. Sammanställningen av 2019 års data pågår och förväntas bli klar vid årsskifte. Här nedan presenteras data för åren 2017 och 2018 i de 15 punkterna.

Beskrivning	2017	2018	2019	2020
GC-bro Gamla bron	3 793	3 621	3 920	3 321
GC-bro Kyrkbron	2 450	2 468	2 532	2 605
Strandpromenaden söder om Öbacka strand-området	907	1 000	1 324	1 269
Svingen	4 845	5 214	4 822	4 646
GC-tunnel söder om Maja Beskow gymnasiet	2 681	2 801	3 386	3 087
GC-tunnel Fridhemsvägen	1 244	1 156	1 485	1 296
GC-tunnel Nytorgsgatan - Hemvägen	1 174	1 162	1 050	930
GC-viadukt Östra Kyrkogatan	1 790	1 915	1 957	1 883
GC-tunnel Sara Lidman	2 046	1 821	1 934	1 826
GC-bro Knorren	1 679	1 796	1 315	1 655
GC-tunnel Bomvägen	706	758	751	725
Skolgatan i höjd med Skrindvägen (Hedlundadungen)	1 071	1 073	1 250	1 274
Prinsgatans förlängning över Tvärån	521	706	560	731
Storgatan vid Tvärån	2 182	1 960	2 288	2 178
Strandpromenaden vid Kvarnvägen (småbåtshamnen)	282	253	281	496
	27 370	27 703	28 853	27 923

Tabell 7: Snitt över antalet förbipasserande cyklister under 2017 - 2020 på 15 platser i Umeå.

Kommunen arbetar även för att öka antalet fotgängare. Under 2020 har bl.a. följande åtgärder genomförts:

- På gågatan i centrala Umeå är det under vissa tider förbud mot fordonstrafik. Under 2020 har skyltningen ändrats för att tydliggöra vilka regler som gäller.
- Kommunen har investerat i två trafikräknare som mäter både gång- och cykelflöden. Dessa har testats vid en rad olika platser och en planläggning för fortsatt mätning tas fram. Mätning av

fotgängarflödet in mot centrum har påbörjats för att få ett bra underlag hur fotgängare rör sig i Umeå.

- Under 2020 har ett arbete påbörjats för att utreda var snöröjning av gångbanor behövs. Trafikflödet längs gatan är den faktor som påverkar i störst grad, men även om det finns en separat gång- och cykelbana, kollektivtrafik, närhet till skola/äldreboende, med mera.
- Luleå tekniska universitet (LTU) och Sweco genomför ett forskningsprojekt om fotgängare under åren 2019–2022. Projektet finansieras av Trafikverket och det övergripande syftet är att studera vilken typ av utformning och planering av den bebyggda miljön som påverkar valet att gå.

Tidplan: Löpande arbete.

Effekt: Medelstor effekt. Det är svårt att bedöma hur stor överflyttningen från bil till gång och cykel blir till följd av genomförande av ett reviderat cykeltrafikprogram. Enligt beräkningar i Simair minskar dock uppskattad kvävedioxidhalt med 1 procent om antalet fordon minskar med 5 procent.

4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna

För att öka tillgängligheten för cykeltrafiken så har Umeå kommun byggt en cykelbro över Umeälven mellan Lundåkern och Bölesholmarna. Sammankopplingen av de två stadsdelarna möjliggör fler hållbara resor och skapar ett alternativ till arbetspendling med bil för västra och södra delarna av Umeå. Namnet på bron är Lundabron. Bron öppnades i december 2019.

Tidplan: 2015 – 2020

Effekt: Medelstor effekt. Skapar ett alternativ till arbetspendling med bil för västra och södra delarna av Umeå. Kopplingen mellan stadsdelarna möjliggör även fler hållbara resor för andra typer av resor än pendling.

4.2 Beteendepåverkan

För att få ut önskad effekt av den fysiska planeringen och för att optimera det befintliga transportsystemet är det viktigt att arbeta med beteendepåverkan och trafikstyrning i olika varianter för att kunna öka andelen hållbara transporter och därigenom förbättra luftkvaliteten.

4.2.1 Mobility management

Umeå kommun började arbeta med mobility management redan år 2008. Att arbetet påbörjades så pass tidigt är en stor fördel eftersom beteendeförändringar vanligtvis tar lång tid att åstadkomma. Sedan 2008 har ett flertal mobility managementåtgärder genomförts i projektform, men från 2014 har även en del åtgärder genomförts inom ordinarie verksamhet.

Genomförda åtgärder inom mobility management under 2020:

Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR)

Projektet inledde hösten 2019 med att göra en nulägesanalys som innefattade en resvaneundersökning för anställda på stadshusområdet, som inkluderade frågor om medarbetarnas egna resande samt hur väl de känner till de resurser som finns att nyttja för tjänsteresor. Syftet med resvaneundersökningen var att den skulle ligga till grund för fortsatt arbete. Hittills har projektet genomfört aktiviteter såsom:

- Elcykelkampanj - En aktivitet som låter anställda på Stadshuset låna elcyklar på rullande schema (två veckors-intervaller). Två testperioder har genomförts, en i juni och en i september-oktober.
- Cykla- och gåkampanj - En kampanj för alla stadshusanställda, med syfte att uppmuntra till att gå och cykla mera, både till och från arbetet, på fritiden och i tjänsten. Denna kampanj genomfördes även riktad till samtliga Umeå kommunanställda inom ordinarie verksamhet.
- HAR-bingo - ett bingo med fokus på hållbarhet och hälsa.
- Samarbete med Sweco och Trafikverket gällande Västra Länken.
- Samarbete med Gator och Parker och Övergripande Planering om Europeiska Trafikantveckan.
- Tjänstresepaketen som innefattar att se över befintliga riktlinjer för tjänsteresor, bokningssystem för tjänsteresor och fysiska investeringar.

Resvana – utskick och utvecklingsprojekt

Kommunen genomför ett projekt tillsammans med företaget Nudgd och deras tjänst Resvana för att uppmuntra kommuninvånare till mer klimatvänliga resvanor i vardagen. Med hjälp av Resvana skickas ett sms ut till nyflyttade invånare, under ett helt år, med en länk till en personifierad plattform med samlad information om hållbara transportalternativ i kommunen. Under året deltar kommunen i en utveckling av tjänsten som även kommer att testas på arbetsplatser i samarbete med HAR-projektet.

Vintercyklingsdag

Under den andra fredagen i februari har Winter Bike to Work Day uppmärksammats sedan flera år tillbaka i många länder på norra halvklotet. Svensk Cykling, där Svenska Cykelstäder är medlem, arbetar för att uppmärksamma denna dag i Sverige under namnet Vintercyklingsdag. Umeås bidrag 2020 var att sprida information om dagen och att uppmuntra Umeås cyklister med bland annat cykellysen.

Cykelns dag

2018 beslutade FN att utse 3 juni till Världscykeldagen, för att sprida glädjen i att cykla. Under 2020 spred Umeå kommun kampanjen "Kan vi cykla i ett år på en dag" som Svensk cykling tillsammans med Svenska cykelstäder tog fram.

Trafikantveckan

Det europeiska initiativet för att underlätta och uppmuntra hållbara resor hade år 2020 temat Fossilfria resor för alla och slogan "Var smart – res smart!". Umeå kommun deltog med aktiviteter kopplade till hållbart resande under vecka 38–39.

Samarbete med polisen

Under 2020 har kommunen fortsatt sitt samarbete med polisen med fokus på trafiksäkerhet och synlighet i trafiken, bland annat genom att dela ut cykellysen och reflexer till cyklister och fotgängare kvällstid.

Kollvisionen

Kollvisionen, som syftar till att ändra beteenden hos alla trafikanter och på så sätt göra trafiksituationen både trevligare och säkrare, utvecklas under 2020. Kampanjen kommer att genomföras i form av några korta filmer som ska sprida kampanjens budskap att ta ögonkontakt, anpassa hastigheten, visa hänsyn och följa trafikreglerna.

Kampanj cykelöverfarter

För att uppmärksamma trafikanterna om vad som gäller på en cykelöverfart har Umeå kommun tillsammans med Svenska cykelstäder, Lund, Helsingborg och Linköping tagit fram en film som visades i sociala medier under maj och juni.

Gå och cykla

Gå & Cykla till skolan arrangeras av Trafikkalendern, Sveriges största läromedel om barn och trafik riktat till årskurs F–6. Under 2020 deltog Umeå kommun och uppmuntrade skolorna till att anmäla sig till utmaningen. Under två valfria veckor i september till oktober samlade 39 deltagande skolor in så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med Gå & cykla är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer.

Kampanj Västra länken

Umeå kommun deltar i Trafikverkets initiativ att arbeta med Mobility Management i byggskedet. Ett moment i Umeåprojektet Västra länken är att leda om E12:an i nivå med Klockarbäcken/Umedalen under cirka ett år. Genom samverkan med berörda samhällsaktörer ska Sweco, på uppdrag av Trafikverket, identifiera och genomföra åtgärder för att minska trafiktrycket och för att uppnå långsiktiga beteendeförändringar som främjar hållbarhet.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Medelstor effekt. Aktiviteterna följs årligen upp i boksluten för trafikprogrammen. Beteendeförändringen följs upp i nästa resvaneundersökning år 2022. HAR följs upp vid projektets slut 2021.

Sharing City Umeå

Umeå är tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö testbäddar för delningsekonomi inom det nationella programmet Sharing Cities Sweden. Satsningen ingår i det strategiska innovationsprogrammet Viable Cities. Inom projektet testas, utvecklas och utvärderas delningsekonomin möjligheter och utmaningar i städer. Inom Sharing City Umeå ingår 4 delprojekt fördelad mellan nio partners från offentlig och privat sektor. Ett av delprojekten Servicehubbar testar lösningar för ny infrastruktur som kan möjliggöra delad mobilitet och nya former av leveranslösningar. Det medför att kollektivtrafik, cykel och gång kan prioriteras och samtidigt minskar behovet av transport i privat bil då mer service kan möjliggöras i nya bostadsområdet. Cykelstället med U-bike och utveckling av P-hus Nanna till att möjliggöra hållbar mobilitet är två fysiska testplatser för projektet. Under sommaren 2020 testades tjänsten ReCykla på platsen. Då kunde man hyra återbrukade cyklar, vilket var populärt framförallt för besökare. Dialoger har genomförts om att etablera en ny bildelningstjänst på testplatsen p-hus Nanna. Under september har i samarbetet med badhuset Navet duschar, bastu och frukost funnits tillgänglig för de som idag reser hållbart i staden, framförallt cyklisterna. Testet utvärderas och vidareutvecklas under 2021.

Mer information går att läsa på www.umea.se/sharingcity

Tidsplan: 2018–2021

Effekt: Medelstor effekt. Projektet testar och utvecklar olika lösningar som kan främja delad mobilitet. Den största effekten kommer uppstå utanför projektramen då framgångsrika lösningar som testats i Sharing City Umeå kan implementeras i större skala. Projektet verkar därmed som en möjliggörare som skapar lärdomar inför kommande satsningar.

4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program

Umeå kommuns mål är att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2025. För att nå denna målsättning är det av stor vikt att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks och att det sker på bekostnad av bilismens andel av resandet. 2018 antogs Umeå kommuns kollektivtrafikstrategi och för att konkretisera hur kollektivtrafikens marknadsandel ska kunna stärkas tas det just nu fram ett kollektivtrafikprogram. Kollektivtrafikprogrammets syfte är att förbättra för befintliga kollektivtrafikresenärer samt öka andelen kollektivt resande. Efter att en nulägesbeskrivning tagits fram ska ett antal åtgärdsförslag identifieras och därefter prioriteras. Programmet förväntas vara klart och beslutat i kommunfullmäktige under 2021.

Tidplan: 2016 – 2019

Effekt: Medelstor effekt. Kollektivtrafikstrategin antogs i augusti 2018. Umeå kommun har under 2019 påbörjat ett kollektivtrafikprogram som ska vara klart under 2020. Det syftar till att prioritera investeringar i stomlinjestråken samt att slå fast hur infrastrukturen i stråken bör utformas för att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Resandet med lokaltrafiken i Umeå kommun har utvecklats positivt under de senaste åren. Nära 10 miljoner resor genomfördes under 2019. Sedan mars 2017 är hela Umeås lokaltrafik fossilfri. I just avslutad upphandling till/från de större tätorterna runt Umeå ställdes krav på fossilfrihet vilket innebär att en

betydande andel av den inomkommunala kollektivtrafiken är fossilfri. Trafikstart januari 2020 och 2021. Då är över 99 % av all inomkommunal kollektivtrafik fossilfri.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal bussresor	6 498	6 382	6 617	7 021	8 100	8 700	9 375	9 700	6 500
	000	000	000	000	000	000	000	000	000*

Tabell 8 Antal registrerade bussresor. *Antal bussresor 2020 är en prognos.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Medelstor effekt. Ett antagande om 5 procent minskad trafik på Västra Esplanaden har gjorts, vilket enligt beräkningar i Simair minskar kvävedioxidhalten med 1 procent.

4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen

Åtgärden syftar till att öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen. Umeå kommun inklusive de kommunala bolagen är en av stadens största arbetsgivare. Förutom att aktivt verka för en förbättrad luftmiljö så är det viktigt att Umeå kommun agerar som ett gott föredöme. Genom ett åtgärdsprogram med 8 olika delåtgärder (finns beskrivna i [åtgärdsprogrammet](#), avsnitt 5.2.3, sid 36f) tas ett helhetsgrepp kring tjänsteresorna.

Under 2020 har en fordonsgrupp bildats, med uppgift att stötta verksamheterna vid ny anskaffning av fordon. En inventering av kommunens leasade fordon sker löpande.

Under 2020 har 30 icke-publika laddningstationer på personalparkeringar på kommunens fastigheter, skolor, äldreomsorg mm installerats. Därmed har 118 laddpunkter installerats under projektperioden 2018 – 2020 som verksamheten Fastighet ansvarar för. Projektet medfinansieras av Naturvårdsverket via stödet Klimatklivet.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Liten - medelstor effekt. Åtgärden har liten effekt på de totala utsläppen med det är viktigt att Umeå kommun som är en stor arbetsgivare agerar som ett gott föredöme.

4.2.4 Översyn av snöhanteringen

Vintertid är snöhanteringen en stor process som genererar många transporter i Umeå. I medeltal transporteras cirka 400 000 m³ snö till de fyra snötipparna som finns i staden, vilket motsvarar cirka 20 000 lastbilslast. Åtgärden som syftar till att minska transportbehovet innebär en översyn av:

- *Lokalisering av snöupplag*
En översyn av ny placering av permanenta snötippor har påbörjats. Huvuddelen av alla snötransporter från centrum sker längs väg 507 och väg 503. Under 2019 har snötippen som var placerad i Röback stängts. Detta har gjort att behovet med att hitta ytor för nya permanenta snötippor har ökat ytterligare. En ny yta för snötipp på Bergsboda håller på att utredas. Den förväntas kunna börja användas vintern 2021-2022.
- *Tider för bortforsling i förhållande till tider med höga luftföroreningshalter*
Snö har körts bort från gator direkt efter plogning delvis för att minska partikelhalterna i luften. På väg 503 utförs transporter av snö av Trafikverket under natt och tidig morgon efter utförd

plogning. Det innebär ett rationellt och tidsbesparande arbete vilket i sin tur innebär en så låg miljöpåverkan som möjligt. Arbetet har genomförts under flera år men mer frekvent sedan 2012.

- *Behov av utrymmen för snöupplag i en förtätad stad*

En inventering av tillfälliga snöupplag, det vill säga snöhögar i väntan på borttransport, har skett inom centrumfyrkanten. Platserna är lokaliserade så att så korta transporter som möjligt sker för att transportera dit snön och samtidigt en så rationell borttransport som möjligt. Dock har en förtätad stadskärna inneburit att ytor som används för tillfälliga snöupplag minskar.

Tidplan: Löpande arbete, 2015 – 2021

Effekt: Medelstor effekt.

4.2.5 Genomförande av parkeringsprogram

Utifrån de strategier som beslutats i de fördjupade översiktsplanerna har ett parkeringsprogram fastställts. Parkeringsprogrammet består av olika delåtgärder som syftar till att påverka transportsystemet i en hållbar riktning i centrala Umeå. Uppföljning av parkeringsprogrammet sker vart tredje år. 2013 gjordes den första genomgången av indikatorerna och ett "noll-läge" togs fram. Hösten 2019 genomfördes den senaste uppföljningen. De två huvudsakliga delåtgärder som anges i åtgärdsprogrammet är grönt parkeringsköp och utvecklingen av ett parkeringsledningssystem. Parkeringsledningssystemet har utökats med ytterligare 9 displayer runt om Umeå för att minska söktrafiken. Indikatorn andelen parkeringsköp vid ny- och ombyggnation redovisas men antalet parkeringsköp som genomförts och under åren 2016 - 2019 har fyra parkeringsköp gjorts totalt varav två av dem är gröna.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Medelstor effekt. Undersökningar visar att så mycket som 10 – 40 procent av trafiken i de större städernas kärnor utgörs av bilister som letar efter en parkeringsplats. Bilister som söker efter parkering tillhör i allmänhet en grupp som kör långsamt och bidrar till ett ineffektivt utnyttjande av vägarna, ökar trängseln och köerna på gatorna samt genererar en större mängd utsläpp och föroreningar. Detta blir extra viktigt i och med att antalet parkeringsplatser minskas. Genom att prioritera cykelparkeringar ökar cykelns konkurrenskraft gentemot bilen.

4.3 Renare resor

För att transporterna i Umeå ska släppa ut så lite luftföroreningar som möjligt är det viktigt att främja den teknikutveckling som sker inom fordonssektorn.

I juni 2019 invigdes Umeås första tankstation för vätgas, belägen på Västerslätt. Tankstationen är den enda i norra delen av Sverige.

4.3.1 Elbussar

Resandet med kollektivtrafiken ökar vilket är positivt eftersom det innebär stora fördelar för miljön jämfört med den biltrafik som den ersätter. Men det bidrar även till fler tunga fordon i omlopp vilket aktualiserar bussarnas miljöpåverkan. För att minska bullernivåerna och utsläppen från kollektivtrafiken så ska Umeå kommun upphandla bussar med låga utsläpp till lokaltrafiken. Under 2019 genomfördes en upphandling av 25 ytterligare elbussar. Dessa trafikerar Umeås största linjer, linje 1 och 8.

Totalt idag så finns det 35 elbussar i trafik. Införandet av elbussar på linje 9 - som går mellan Röbäck och Carlshöjd – och linje 80 (flygbussen) leder till minskade utsläpp av NOx på 2 891 ton per år. Beräkningar visar att bytet från dieselbussar till fullelektriska bussar på linjerna 1 och 8 kan ge en minskning på årsmedelvärdet av kvävedioxid med mellan 5-7 procent beroende på prognosantagande. Vid den senaste investeringen av 25 elbussar erhöll Umeå kommun bidrag via Klimatklivet motsvarande ca 40 % av kostnaderna för laddinfrastrukturen och för fordonen via den s k elbusspremien.

Tidplan: 2015 – 2019

Effekt: Stor effekt. Beräkningar visar att ett byte från dieselbussar till fullelektriska bussar på Västra Esplanaden kan ge en minskning av årsmedelvärdet för kvävedioxid med mellan fem och sju procent beroende på prognosantagande.

4.3.2 Information om tomgångskörning

Uppskyltning av tomgångskörningsförbud har satts upp på 10 platser i Umeå. Tanken är att skyltarna ska omplaceras vid behov, vilket skett under 2018, 2019 och 2020.

Under 2017 skickades information ut till 100 transportintensiva verksamheter (åkerier, taxi, bussbolag mm) om att tomgångskörning är tillåten i högst en minut inom hela kommunen. Under 2016 gavs även information om förbudet i lokala tidningar.

Tidplan: Löpande arbete.

Effekt: Liten effekt.

4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon

Under perioden oktober 2019 – oktober 2020 har Umeå Energi haft 9592 laddningar på publika laddstationer runt om i regionen.

Antal laddningar	Totalt antal kWh	Antal laddningar under 10 min	Antal laddningar 10-20 min	Antal laddningar över 20 min
9592	130350,46	1759	1621	6212

Tabell 9: Antal laddningar och överförd effekt vid publika laddstationer från Umeå Energi för perioden oktober 2019 – oktober 2020.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Liten effekt. En utbyggd infrastruktur för elbilar är nödvändig för att fler ska välja att köpa elbilar.

4.4 Önskvärda åtgärder

De önskvärda åtgärder som presenteras är inte bindande men de uttrycker en viljeriktning att arbeta vidare för att skapa de bästa förutsättningarna för en bra luftmiljö i Umeå.

4.4.1 Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen

Det vore önskvärt att utarbeta en pendlingsstrategi för hela Umeåregionen som främjar kombinationsresor och resande med hållbara transportslag.

4.4.2 Samarbete med universitet om luftkvalitet och hälsa

Umeå kommun har ett samarbete med Umeå universitet som årligen utför luftmätningar. Mätningar av både NO₂ och NO_x genomförs med diffusionsprovtagare under två veckor på cirka 40 platser i Umeå vid två olika årstider. Mätningar genomfördes under 2003 och 2004 med ett uppehåll fram till 2009 och har genomförts kontinuerligt sedan dess. Syftet med mätningarna är att kartlägga luftföroreningssituationen i Umeå med avseende på kväveoxider som indikator på bilavgaser, samt att använda mätningarna som grund för validering av modellberäknade halter.

4.4.3 Utbyggd järnvägsinfrastruktur

För att kunna flytta transporter från väg till järnväg så att utsläppen av kvävedioxid minskar så behöver järnvägskapaciteten säkerställas.

Norrbotniabanan

Trafikverket arbetar med att ta fram järnvägsplaner för den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Regeringen fattade beslut om den nationella transportplanen juni 2018 för de kommande tio åren, 2018–2029. I denna framgick det att den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå byggs med start hösten 2018. Det finns i dagsläget inte några pengar avsatta i den nationella transportplanen gällande den andra etappen av Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå. I regeringsöverenskommelsen från januari 2019 står att planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Stationslägen längs den första etappen mellan Umeå och Skellefteå är: Umeå, Sävar, Robertsfors, Bureå och Skellefteå. Mer information, se kommunens sida om [Norrbotniabanan](#).

Tidplan: 2019 – 2030, Trafikverkets tidplan för etappen Umeå–Skellefteå, baserat på den nu gällande nationella transportplanen:

2019-2021 Järnvägsplanerna fastställs.

2020-2024 Byggnation Umeå–Dåva.

2024 Byggstart Dåva–Skellefteå.

2030 Trafikstart Umeå–Skellefteå.

4.4.4 Påverkansarbete

I arbetet med att uppnå en god luftmiljö har utmaningar som en kommun inte har rådighet över uppmärksamats. Exempelvis att personbilers reella utsläpp skiljer sig från de värden som fastslagits i utsläppsklassningarna samt att lätta lastbilar borde innefattas av bestämmelserna för miljözonen. Det har även visat sig att dieslbilar bidrar till mer luftföroreningar vid kalla temperaturer än vad som anges i Euro-klassningarna. Detta bör ses över för att kunna göra korrekta bedömningar av utsläppens framtida utveckling i Umeå. I remissvar och i kontakt med myndigheter i olika sammanhang så har kommunen uppmärksammat dessa utmaningar.

4.4.5 Teknikutveckling

Umeå kommun deltar gärna i utvecklingsarbete av ny teknik som kan leda till minskade utsläpp. Det kan exempelvis gälla underhåll eller nya typer av vägbeläggningar.

4.4.6 ITS Umeå

ITS står för Intelligent transport system och innebär olika former av stöd i trafiken med hjälp av informationsteknologi. De fyra ITS skyltarna som finns utplacerade vid infarterna E4 och E12 till Umeå har under hösten 2016 tagits i bruk. Vid höga luftföroreningshalter vid mätstationen på Västra Esplanaden ska ett miljöbudskap om luftkvaliteten visas på infartsskyltarna. Syftet är att trafikanter ska uppmuntras att välja ringleden för att förbättra luften i centrala Umeå.

Dataöverföringen har tyvärr inte fungerat sedan september 2017 på grund av ändring av dataformat. En ny plattform har sjuösetts oktober 2019, men luftdata har ännu inte kunnat kopplas upp mot plattformen. Frågan utreds. Om luftdata kan gå till plattformen kan också dataöverföring till ITS-skytarna troligen ske.

Uppföljningsrapport 2020, Uppföljning av Renare luft i Umeå, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

2020-11-27

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Fredrik Larsson

www.umea.se/luft

