



Uppföljningsrapport 2018

Uppföljning av *Renare luft i Umeå*, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormerna 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.

Effekterna av åtgärderna är svåra att mäta så nära in på ett genomförande men uppföljningen visar på en snabbt växande kollektivtrafik, bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik och ett ökat hållbart resande till följd av de mobility management åtgärder som genomförts. Utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon skapar förutsättningar för en utökad elbilsanvändning.

För att främja fler hållbara resor invigdes en ny mötesplats för cyklister, Cykelstället, där el-lådcyklar kan lånas och den egna cykeln kan förvaras i uppvärmt och låst garage. Det finns även en cykelservicestation med tvätt, väderskyddade parkeringar, en cykelbar med uttag för laddning, en läktare samt en cykelkarusell för barnen.

Mätningar av luftkvaliteten visar att årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller miljö kvalitetsnormen. Även den europeiska miljö kvalitetsnormen innehålls. Dock visar det sig att vi redan har uppmätt för många dygn och timmar med för höga värden och därmed klarar vi inte alla miljö kvalitetsnormer för 2018.

Men arbetet med det nya åtgärdsprogrammet pågår och målsättningen är att kommunen ska klara samtliga miljö kvalitetsnormer. Avgörande för att kommunen ska lyckas är framförallt färdigställandet av ringleden och ombyggnationen av de statliga trafiklederna innanför ringen till stadsgator med kompletterande bebyggelse. För att uppnå en god luftkvalitet så är genomförandet av samtliga åtgärder avgörande. Varje åtgärd kan ses som en pusselbit i ett stort pussel och när samtliga pusselbitar är lagda har samtliga miljö kvalitetsnormer uppfyllts och vi har fått en god luftkvalitet i Umeå. De flesta åtgärder förväntas få full effekt 2021.

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 |
| 3.1.1 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 | 13 |
| 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 | 17 |
| 4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram | 17 |
| 4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna | 18 |
| 4.2 Beteendepåverkan | 19 |
| 4.2.1 Mobility management | 19 |
| 4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program | 20 |
| 4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen | 22 |
| 4.2.4 Översyn av snöhanteringen | 22 |
| 4.2.5 Genomförande av parkeringsprogram | 23 |
| 4.3 Renare resor | 24 |
| 4.3.1 Elbussar | 24 |
| 4.3.2 Information om tomgångskörning | 24 |
| 4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon | 24 |

| | |
|---|----|
| 4.4 Önskvärda åtgärder | 25 |
| 4.4.1 Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen | 25 |
| 4.4.2 Forskning om luftkvalitet och hälsa..... | 25 |
| 4.4.3 Utbyggd järnvägsinfrastruktur | 25 |
| 4.4.4 Påverkansarbete..... | 25 |
| 4.4.5 Teknikutveckling..... | 25 |
| 4.4.6 ITS Umeå..... | 25 |

1. Inledning

Umeå är en kommun med stark tillväxt. I slutet av det tredje kvartalet 2018 hade Umeå 126 664 invånare i kommunen och visionen är att växa till 200 000 invånare till år 2050. 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 2018 planeras mätstationen att flyttas till en ny plats i centrala Umeå för fortsatta kontinuerliga mätningar.

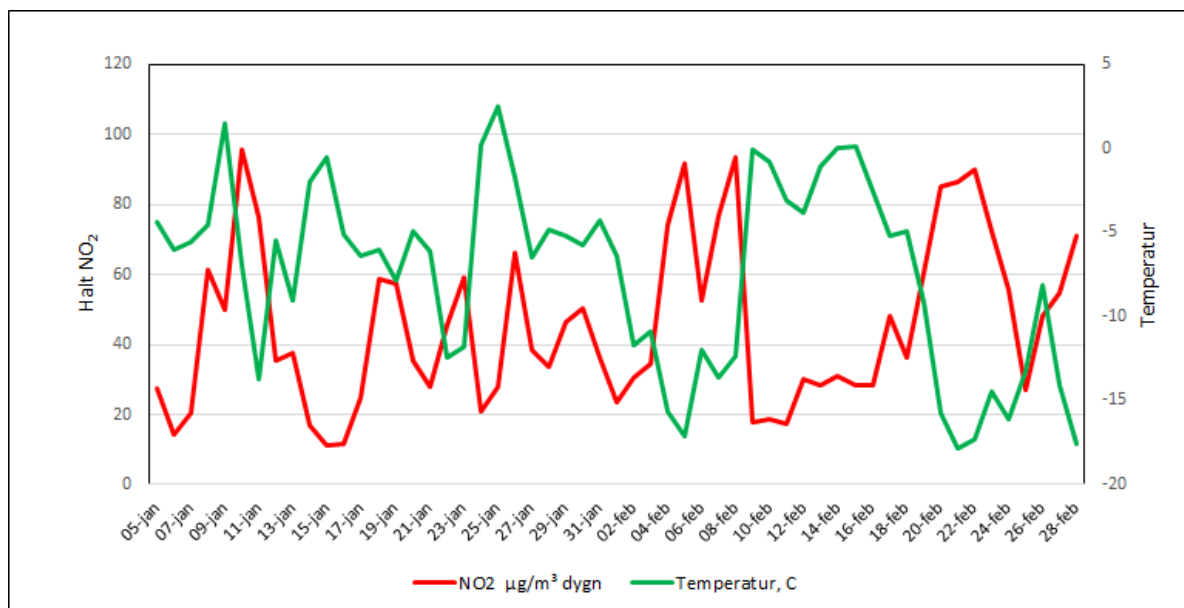
Utöver Umeå kommuns egna mätningar, mäter IVL Svenska Miljöinstitutet urban bakgrundsnivå av PM_{2,5} i taknivå på förskolan Uven, Skolgatan Öst på stan. Umeå universitet har även genomfört korttidsmätningar av NO₂ och NO_x de senaste åren som har delfinansierats av Umeå kommun.

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 kommer beräkningar att genomföras med modelleringsverktyget Simair för att följa upp luftsituationen på fler platser i staden. En uppdatering av luftkartan som togs fram 2011 för Umeå tätort med beräknade halter av NO₂ och PM₁₀ har färdigställts av SMHI under 2018. Vid infarterna till Umeå E4/E12 har fyra ITS skyltar (se även avsnitt 3.4.6) placerats ut av Trafikverket. När uppmätta halter på Västra Esplanaden är höga uppmanas bilisten att välja ringleden.

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 skiftar sig luften och lägger sig som ett lock över staden, så kallad inversion. 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 då bilarna har högre utsläpp på grund av kylan.

Temperaturen kan användas som en indikator på om inversionsförhållanden råder eller inte. Vid låg temperatur är det ofta stabil skiktning eller inversion. Detta samband kan ses tydligt i figur 2.1, där dygnsmedelvärden av temperatur och NO₂ visas för perioden januari till februari 2018. Höga NO₂-halter uppmätts 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 2018.

2.3 Infrastrukturella åtgärder

Förtätningen 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 centrumfyrcanten. 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. Varje åtgärd kan ses som en del av ett långsiktigt pussel som tillsammans när samtliga pusselbitar är lagda kommer att bidra till en renare luft i Umeå.

3. Effekter av genomförda åtgärder

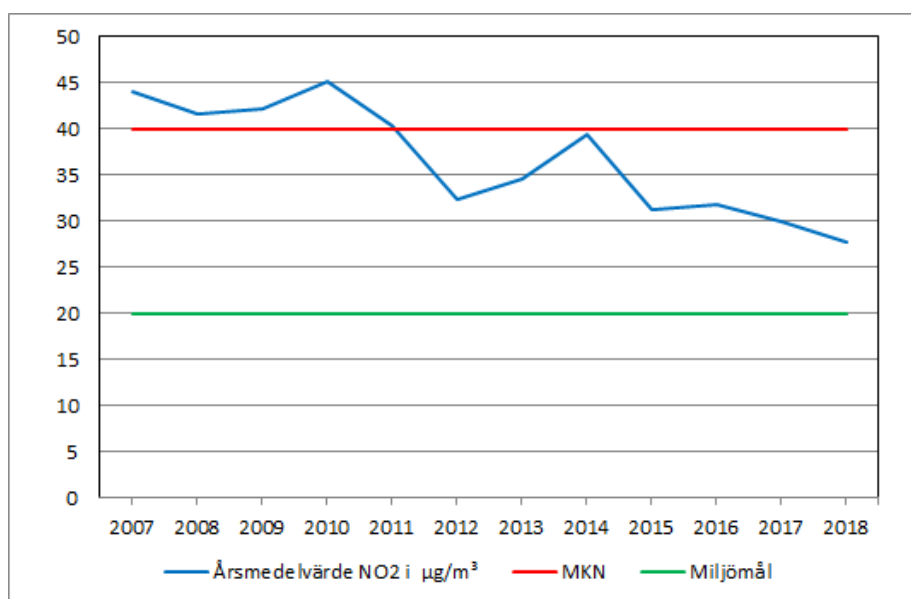
Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet och inte på de enskilda åtgärderna. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet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

3.1 Luftmätningar

Uppmätta halter av luftföroreningarna på års-, dygn- och timbasis för perioden 2007 – 2018 visas i de följande avsnitten. Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller miljökvalitetsnormen. Även den europeiska miljökvalitetsnormen innehålls. Dock visar det sig att vi redan har uppmätt för många dygn och timmar med för höga värden och därmed klarar vi inte alla miljökvalitetsnormer för 2018.

3.1.1 Årsmedelvärde

Årsmedelvärdet för kvävedioxid får inte överstiga 40 µg/m³ enligt EU:s miljökvalitetsnormer.



Figur 3.1 Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, årsmedelvärde 2007 – 2018.

* Värdet för 2018 grundar sig på mätningar från januari till 3 november.

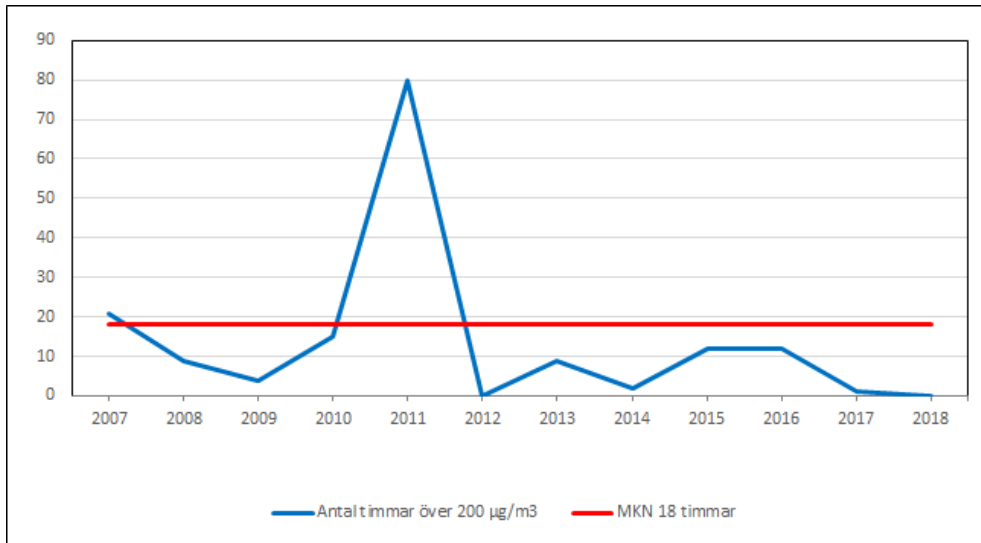
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (jan-24 okt) | 2017 | 2018 (jan – 3 nov) |
|---------------------------------------|------|-------|------|------|------|------|------|-------------------------|------|--------------------------|
| Årsmedelvärde (µg/m ³) | 45* | 40,3* | 32,4 | 34,5 | 39,3 | 31,2 | 31,8 | 28,0 | 30,0 | 27,8 |

Tabell 3.1 Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2010 – 2018.

* Överskridande av årsmedelvärde

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 3.2 Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 200 µg/m³, 2007 – 2018. Värdet för 2018 grundar sig på mätningar från januari till 3 november.

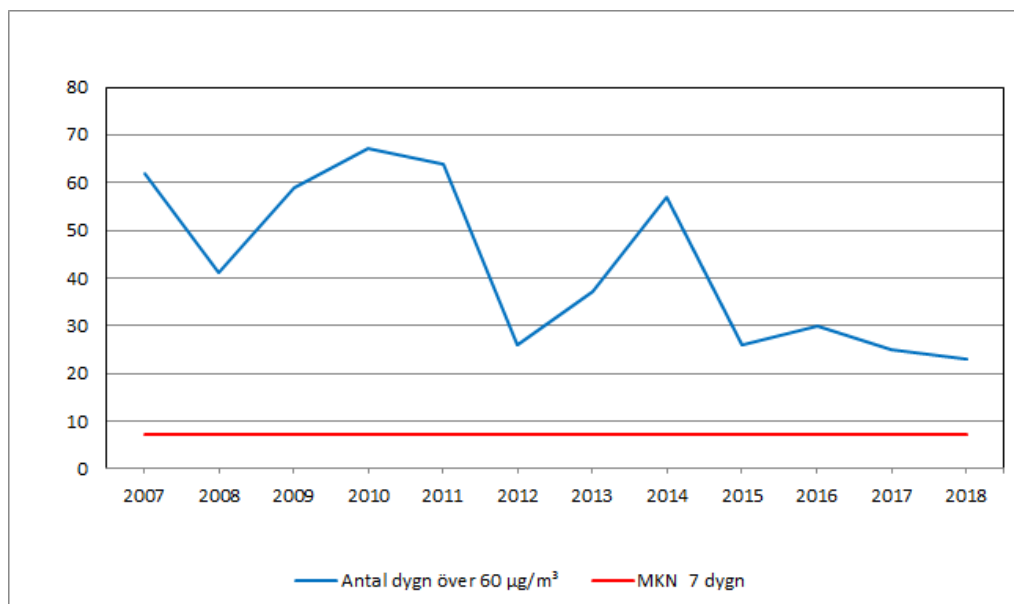
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 helår | 2018 (jan- 3 nov) |
|--|------|------|------|------|------|------|------|---------------|-------------------------|
| Antal timmar över 200 µg/m ³ (högst 18) | 15 | 80* | 0 | 9 | 2 | 12 | 12 | 1 | 0 |

Tabell 3.2 Antal timmar över 200 µg/m³ (högst 18), 2010 – 2018.

* 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 3.3 Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal dygn över norm, 2007 – 2018.

* Värdet för 2018 grundar sig på mätningar från januari till 3 oktober.

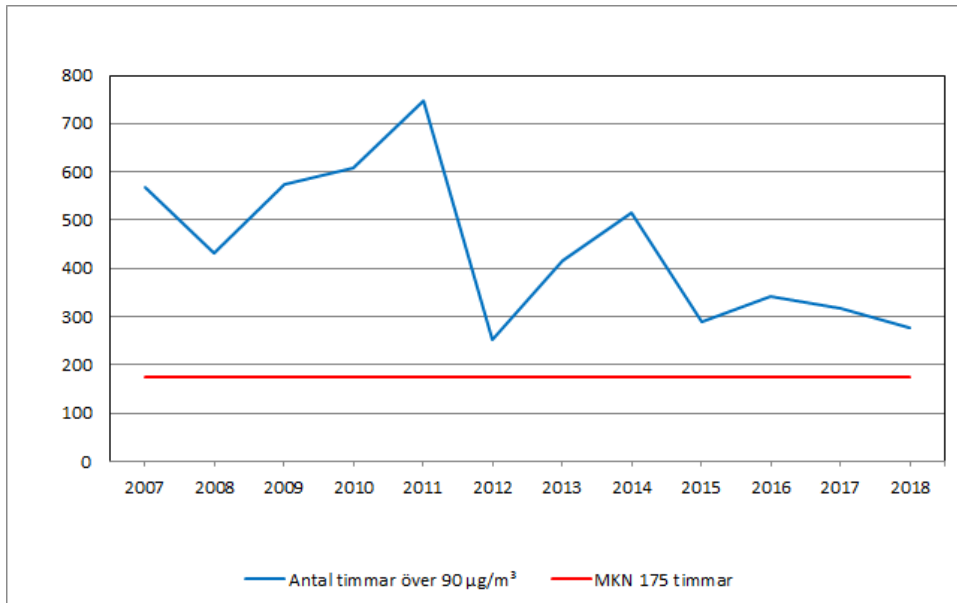
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (jan- 24 okt) | 2017 | 2018 (jan – 3 nov) |
|--|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|------|--------------------------|
| Antal dygn över 60 µg/m ³ (högst 7) | 67* | 64* | 26* | 37* | 57* | 25* | 30* | 17* | 25* | 23* |

Tabell 3.3 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 3.4 Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 90 µg/m³, 2007 – 2018.

* Värdet för 2018 grundar sig på mätningar från januari till 3 november.

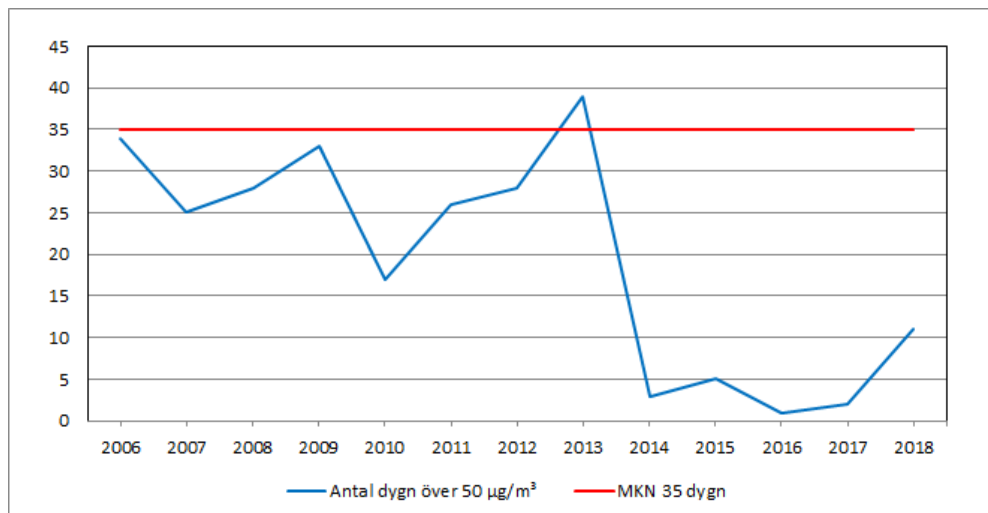
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (jan- 13 okt) | 2016 | 2017 (jan- 24 okt) | 2017 | 2018 (jan – 3 nov) |
|--|------|------|------|------|------|------|--------------------------|------|-----------------------------|------|--------------------------|
| Antal timmar över 90 µg/m ³ (högst 175) | 609* | 747* | 253* | 415* | 515* | 289* | 256* | 341* | 214* | 316* | 277* |

Tabell 3.4 Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2010 – 2018.

* 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 dammbindning, rengöring av gator, bortkörning av smutsig snö.



Figur 3.5 Trend för partiklar (PM10) på Västra Esplanaden, antal dygn över 50 µg/m³, 2006-2018

Antal dygn över 50 µg/m³ får inte överstiga 35 dygn.

Värdet för 2018 grundar sig på mätningar från januari till 3 november.

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 (jan- 24 okt) | 2017 | 2018 (jan- 3 nov) |
|---|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------|------|----------------------------|
| Antal dygn över 50 µg/m³ (högst 35) | 17 | 26 | 28 | 39* | 3 | 5 | 1 | 2 | 2 | 11 |

Tabell 3.5 Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2010 – 2018.

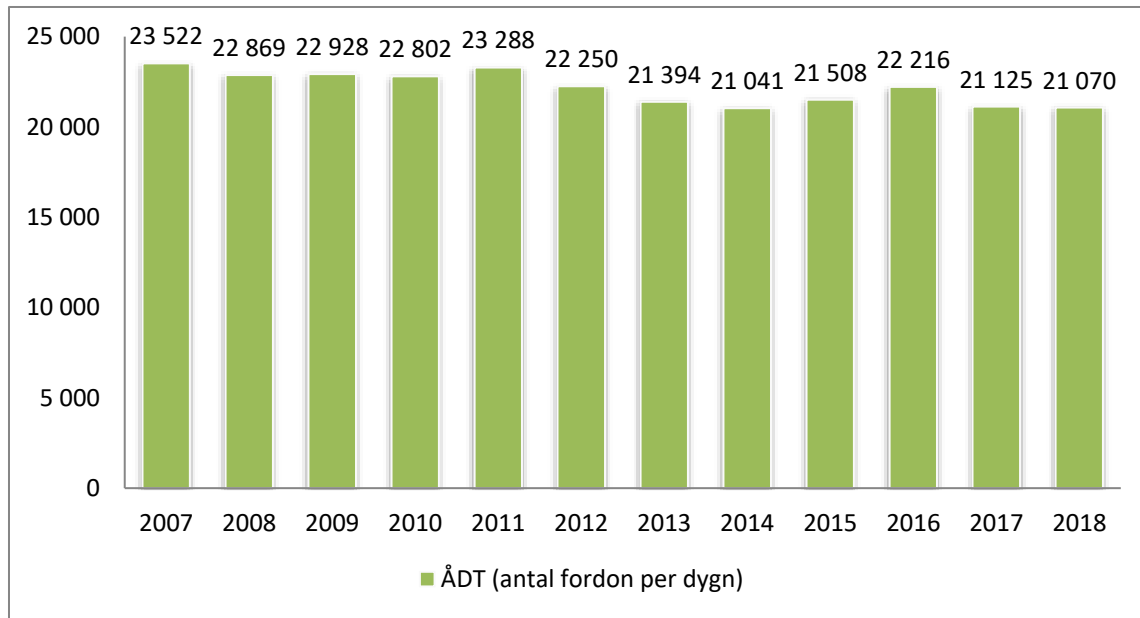
* Överskridande av antalet timmar över 50 µg/m³

3.2 Trafikmätningar

Årsdygnstrafiken för 2018 tycks hamna på samma nivå som år 2017 enligt preliminära siffror baserade på jan-okt 2018. Andelen tung trafik ligger kring 7 %. Detta syns nu med den nya mätutrustningen som installerades 2016. Årsmedelvärdet av kvävedioxid är något högre på grund av det ökade trafikflödet.

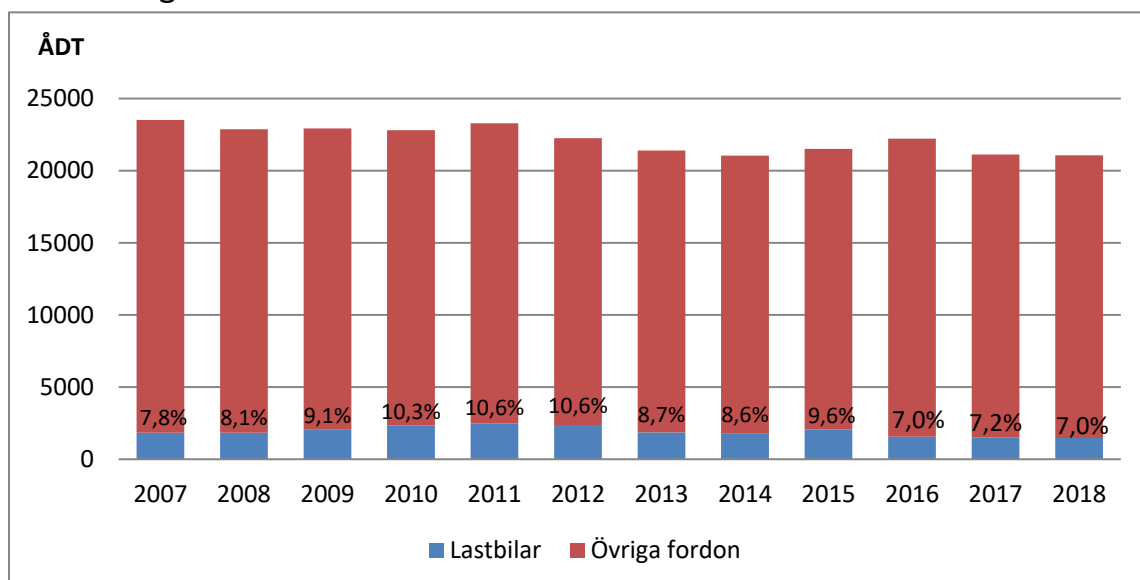
3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)

Den huvudsakliga källan till kvävedioxider i Umeå är fordonstrafiken.



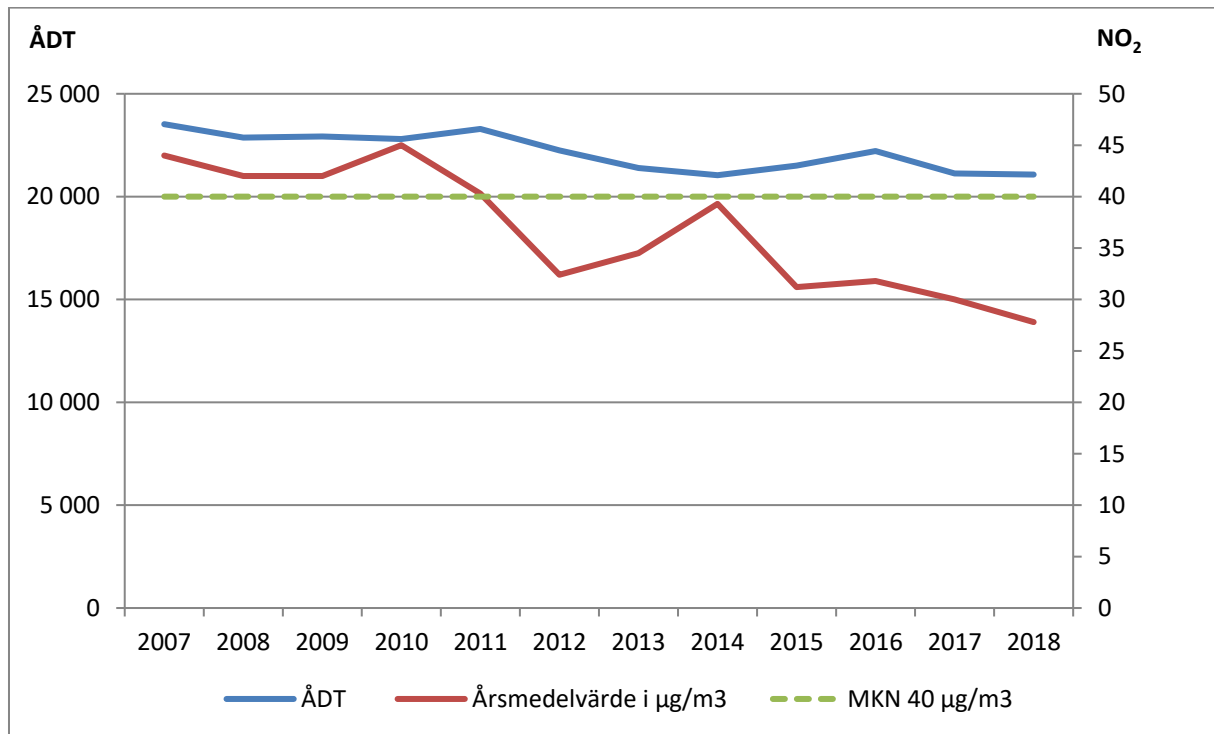
Figur 3.6 ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2007 – 2018. ÅDT 2018 grundar sig på mätningar från januari till oktober.

3.2.2 Tung trafik



Figur 3.7 Andel tung trafik av den totala trafikmängden på Västra Esplanaden, 2007 till 2018. 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 3.8 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 13 olika 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 vill arbeta vidare med.

| Huvudkategori | Åtgärd | Status |
|--------------------|---|--------------------------------|
| Fysisk planering | Färdigställa ringleden | Pågående till 2021 |
| | Omvandla trafikleder innanför ringen | Påbörjas 2021 |
| | Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden | Genomfördes 2015 |
| | Cykeltrafikprogram | Genomfört 2019 |
| | Fotgängarprogram | Pågår. Samråd till 17 dec 2018 |
| | Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna | Pågående till 2019 |
| Beteendepåverkan | Mobility management | Pågående |
| | Kollektivtrafikprogram | Uppstartat ht 2018. |
| | Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen | Pågående till 2021 |
| | Översyn av snöhanteringen | Pågående till 2021 |
| | Genomförande av parkeringsprogram | Pågående till 2021 |
| Renare resor | Elbussar | Pågående till 2021 |
| | Information om tomgångskörning | Pågående till 2021 |
| | Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon | Pågående till 2021 |
| Önskvärda åtgärder | Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen | Pågående till 2021 |
| | Forskning om luftkvalitet och hälsa | Pågående |
| | Utbyggd järnvägsinfrastruktur | Pågående |
| | Påverkansarbete | Pågående |
| | Teknikutveckling | Pågående |
| | ITS Umeå | Pågående |

Tabell 3.1 Sammanställning av åtgärder

4.1 Fysisk planering

Fysisk planering handlar om både infrastruktur och bebyggelsestruktur och är 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 har ännu inte kunnat påbörjas.

Vägplanen för den sista delen av Umeåprojektet, Västra länken, har fastställts av Trafikverket, men överklagades till regeringen. Regeringen avlog besvären under 2018 och regeringens beslut är nu överklagat till Högsta förvaltningsdomstolen. Givet att Högsta förvaltningsdomstolen avslår besvären vinner vägplanen för Västra länken laga kraft.

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 åtgärden innanför ringen kan vidtas. Framförallt 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. Byggnationen av Västra länken beräknas kunna påbörjas under 2018 och färdigställas under 2021.

Tidplan: Byggnationen av Västra länken kan påbörjas 2018 och färdigställas under 2021.

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 Umeåprojektet är färdigställt 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.

Syftet med åtgärden är framförallt en förbättrad luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, minskade barriäreffekter och stadsutveckling. Trafikdämpande åtgärder i centrum har beräknats minska antalet fordon på Västra Esplanaden med 20 procent.

Tidplan: Projektet bedöms tidigast kunna inledas under 2021 då ringleden är 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 ringledden. 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 2022. Under 2018 har ett nytt Cykeltrafikprogram tagits fram och blivit antaget av Kommunfullmäktige. Programmet syftar till att öka andelen resor som görs med cykel samt förbättra situationen för Umeås cyklister. Programmet innehåller bland annat åtgärder som ska verka för att målet om att 65% av alla resor inom tätorten ska ske hållbart. Det har även arbetas fram ett fotgängarprogram som är på samrådsremiss till slutet av december och planen är att det blir antaget under 2019. Syftet med detta program är att sätta fokus på fotgängare i samhällsplaneringen och visa hur Umeå kommun ska arbeta för att öka andelen resor som görs till fots. För att göra Umeå kommun gångvänligare behandlar programmet bland annat alla resor som görs till fots; rekreationsresor, enskilda resor eller resor i kombination med andra färdmedel.

Utöver framtagandet av cykeltrafikprogrammet och fotgängarprogrammet arbetar kommunen årligen med att öka antalet cyklister. Under 2018 har dessa åtgärder genomförts:

- Kommunen har öppnat Cykelstället och det andra garaget för el-lådcykelpoolen U-bike i centrala Umeå. U-bike är en el-lådcykelpool för allmänheten och under 2017 öppnades det första garaget på universitetsområdet. Intresset för U-bike har under det första året varit mycket stort, cyklarna har tillsammans rullat nästan 20 000 km och över 250 personer har testat tjänsten. Vi har också föreläst om projektet vid bland annat två internationella konferenser. På mötesplatsen Cykelstället finns även ett låst och uppvärmt garage, en cykelservicestation med tvätt, väderskyddade parkeringar, en cykelbar med uttag för laddning, en läktare samt en cykelkarusell för barnen.
- Nya cykelöverfarter har byggt för att främja framkomligheten för cyklister.
- Flera av de mobility management åtgärder som beskrivs under 3.2.1 bidrar till att öka andelen cyklister.
- Umecyklisten är en cykel- och trafiksäkerhetsutbildning för fjärdeklassare som har genomförts i 32 skolor under 2018.
- Kommunen följer årligen upp cykeltrafikprogrammet genom ett cykelbokslut som färdigställs i mars/april 2018.

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 cykel frågor. Vidare har kommunen blivit utsedd till årets Vintercykelkommun.

Fler och fler väljer att cykla i Umeå. För att ge en indikation på antalet cyklister i Umeå och hur de rör sig i stadsrummet har ett snitt tagits fram av antalet förbipasserande cyklister på 3 olika platser i Umeå från 2010 och framåt (Se tabell 3.2). Dock är det för få mätplatser för att kunna göra jämförelser av antalet cyklister mellan olika år.

| År | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------------|--------|---------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Nygatan - tunneln | 3 692 | 3 645 | i.u | 3 326 | 2 969 | 3 227 | 3311 | 4064 | 3908 |
| Gamla bron | 3 655 | 3 615* | 3 516 | 3 799 | 4 231 | 3 467 | 3809 | 3798 | 3621 |
| Svingen | 5 715 | 5 218* | 5 415 | 5 987 | 7 546 | 6 705 | 5748 | 4935 | 4988 |
| Totalt | 13 062 | 12 478* | 8 931 | 13 112 | 14 746 | 13 399 | 12 868 | 12 797 | 12 517 |

Tabell 3.2 Snitt över antalet förbipasserande cyklister mellan 2010 och 2018 på tre platser i Umeå: Nygatan-tunneln, Gamla bron och Svingen (i.u= inga uppgifter). * Gator har byggts om i närheten av platsen som kan ha påverkat resultatet

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 bygger Umeå kommun att 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 blir Lundabron. Byggnationen har blivit försenad på grund av att berget uppvisat en sämre bärighet som kräver djupare borrhningar än planerat samt att produktionen av prefab-element till pylonbenen försenats. Färdigställande av bron förväntas ske under hösten 2019.

Tidplan: 2015 – 2019

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. Mellan 2008 och 2015 genomfördes ett flertal mobility managementåtgärder i projektform. År 2016 startade projektet Den koldioxidsnåla platsen som gjort det möjligt för kommunen att arbeta i större utsträckning med mobility management.

Genomförda åtgärder inom mobility management under året:

Parkera Schyst

Parkera Schyst är en kampanj som genomfördes under september 2018 med fokus på information om cykelsymbolerna på gågatan samt var och hur man ska parkera. Cyklar på gågatan blev lappade med information om cykelparkering och en tävling genomfördes på Facebook. Tävlingen syftade både till att informera om cykelsymbolerna och för att se om tidigare arbete har gett effekt. 214 personer deltog och resultatet visade att deltagarna i tävlingen har koll på var cyklarna ska parkeras på gågatan och även vad syftet med symbolerna är. Hela kampanjen parkera schyst har haft effekt på hur och var invånarna väljer att parkera sin cykel. Eftermätningen visar att det är 18 procent färre felparkerade cyklar jämfört med innan kampanjen. Genom att parkera schyst blir det lättare att ta sig fram och det ser trevligare ut i Umeå centrum. Kampanjen syftar till att vi alla ska visa hänsyn till varandra och i stadsmiljön.

Trafikantveckan/SEE Hållbarhetsveckan

Under Trafikantveckan/SEE Hållbarhetsveckan genomfördes flera aktiviteter. I samband med konferensen Civitas anordnades en mötesplats för både konferensdeltagare och allmänheten (se mer under Den koldioxidsnåla platsen). På lördagen anordnades en dag med temat kollektivtrafik och hållbart resande i samarbete med Ultra. Besökare fick information om bland annat Vasaplans historia och varför Vasaplan har byggts om samt. Det fanns möjligheter att delta i tävlingar, till exempel Buss-kuren som gick ut på att hitta busskort som fanns gömda på Vasaplan och i ett antal busskurer i tätorten. På plats fanns något för alla; kaffe, festis, ballonger, cykellysen, reflexer, sadeltrasor, med mera. Dessutom invigdes nya Vasaplan med inspirerande tal om bland annat gestaltningen, byggfaserna och skulpturen.

Välkomstmässan på Umeå universitet

Umeå kommun deltar årligen på Välkomstmässan som vänder sig till de nya studenterna som informeras om kommunens arbete med hållbart resande. I år fick studenterna möjlighet att testa U-bikes el-lådcyklar och alla som besökte montern fick bland annat cykellysen och reflexer. Det fanns även möjlighet att delta i tävlingar med fina priser, bland annat cykelhjälmarna som studenterna fick hjälp med att ställa in så att den sitter perfekt.

Kollvisionen

Kollvisionen är en kampanj som syftar till att ändra beteenden hos alla trafikanter för att på så sätt förbättra trafiksäkerheten. Kampanjens ledord är ögonkontakt, visa hänsyn och följ trafikreglerna. Kollvisionen genomfördes första gången 2015 i form av korta filmer som spreds i sociala medier. Detta har följts upp med trafiklöftestrådet, ett digitalt trafiklöftestråd där du kan avge ditt trafiklöfte. Om du lämnar ett löfte har du möjlighet att vinna priser och om du vill kan du få ge en återkoppling om hur det har gått med löftet efter ett halvår. Under 2018 har aktiviteter kopplade till Kollvisionen varit information på universitet och i Umeå centrum, utdelning av cykellysen och reflexer tillsammans med polisen samt Umeå kommuns deltagande i Trafikkalenderns "Gå och cykla".

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Medelstor effekt. Av tillfrågade Umeåbor så har 8 % påverkats i sina val av resor till följd av Be Green-projektet 2014. Flera har exempelvis ersatt bilresor med andra färdmedel eller börjat fundera på att göra det.

Den koldioxidsnåla platsen

Umeå kommun bedriver projektet Den koldioxidsnåla platsen i samarbete med Umeå universitet som en del av Umeås klimatarbete. Projektet syftar till att göra det enklare för Umeås invånare att göra hållbara val i vardagen och minska sin klimatpåverkan från resor, boende och inköp. I projektet ingår att testa nya sätt att arbeta med klimatfrågor i kommunen, ta reda på Umeåbornas klimatpåverkan och visualisera den samt att ta del av andras kunskap och dela våra erfarenheter med andra. Projektet bidrar bland annat med resurser till våra mobility management-satsningar. Några av de genomförda aktiviteterna under 2018 är marknadsföring av U-bike och invigningen av Cykelstället, vintercyklistens dag, seminarier för bostadsrättsföreningar, arrangerande av Mötesplats Gröna vagnen under hållbarhetsveckan där framtidens hållbara mobilitet diskuterades på olika sätt. Under sommaren genomfördes kampanjen #brytupp som på olika sätt ville uppmuntra till ökad cykling. Under hösten lever 10 familjer utan sin bil under tre månader. Mer information om projektets aktiviteter finns att läsa på www.umea.se/co2platsen.

Tidplan: 2016 – 2019

Effekt: Medelstor effekt. Kampanjmätningen för #brytupp visar att 26 procent har uppmärksammat kampanjen, 16 procent av de som uppmärksammat kampanjen har ersatt bilresa med cykel. Hela 63 procent har reflekterat över sina resvanor till följd av kampanjen. Denna kampanj fick, liksom uppstarten av den bilfria testgruppen, stor uppmärksamhet i media. Flera av projektets aktiviteter har fått betydande uppmärksamhet i media, detta har bidragit till att fler invånare diskuterar hållbart resande i vardagen och även tar steget att förändra sina vanor.

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 2022. 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. För att konkretisera hur kollektivtrafikens marknadsandel ska kunna stärkas har Umeå kommun skapat en kollektivtrafikstrategi.

Tidplan: 2016 – 2019

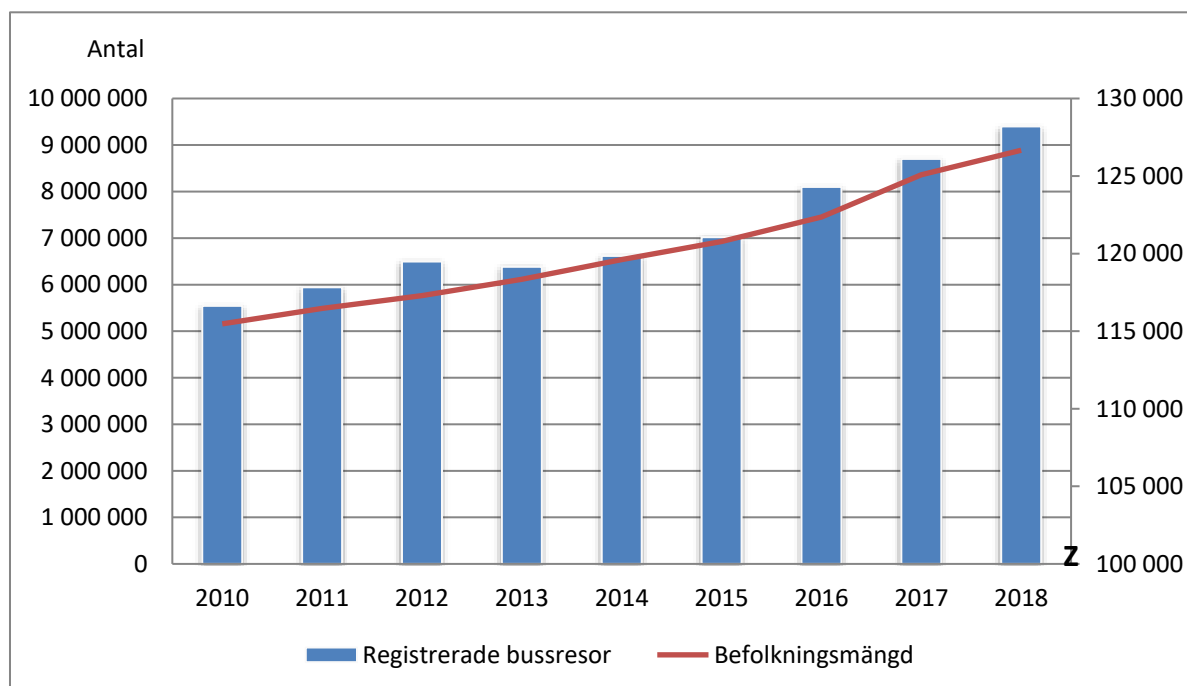
Effekt: Medelstor effekt. Kollektivtrafikstrategin som antogs i augusti 2018. Umeå kommun avser också att utarbeta ett kollektivtrafikprogram under 2018/2019 som syftar till att prioritera investeringar i stomlinjestråken samt att slå fast hur infrastrukturen i stråken bör utformas för att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Resandet med lokaltrafiken i Umeå kommun har utvecklats positivt under de senaste åren. Drygt 8,7 miljoner resor genomfördes under 2017. Prognosen är att ca 9,4 miljoner resor görs år 2018 och tio miljoner resor år 2019. (Se tabell 3.2). I figur 3.1 presenteras antal resande med kollektivtrafiken relaterat till befolkningsökningen.

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.

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Antal bussresor | 5 945 000 | 6 498 000 | 6 382 000 | 6 617 000 | 7 021 000 | 8 100 000 | 8 700 000 | 9 400 000* |

Tabell 3.3 Antal registrerade bussresor. *Antal bussresor år 2018 är en prognos.



Figur 3.1 Antal registrerade bussresor relaterat till befolkningsmängd

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 åtgärds paket med 8 olika delåtgärder kommer ett helhetsgrepp att tas kring tjänsteresorna. Detaljerad information om arbetet med respektive delåtgärd presenteras i uppföljningsrapport 2016 och åtgärdsprogrammet för en renare luft i Umeå.

Översyn pågår för att få fram en ny fordonspolicy över användandet av fordon inom kommunen, i syfte att minska miljöpåverkan, effektivisera användandet och minska kostnaderna.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Liten 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 lastbilslass. 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 snötransporterna från centrum sker längs väg 507 och väg 503.
- *Tider för bortforsling i förhållande till tider med höga luftföroreningshalter*
Snö har körts bort från gator direkt efter plogning 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.

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" kom fram. 2016 genomfördes den första uppföljningen, se tabell nedan för. De två huvudsakliga delåtgärder som anges i åtgärdsprogrammet är grönt parkeringsköp och utvecklingen av ett parkeringsledningssystem. De två nämnda indikatorerna går i "rätt" riktning. Den indikatorn där målet inte följs är "Antal uppställningsplatser för bil för anställda inom centrumfyrcanten (målet är att minska)" där det skett en ökning från 1556 st platser till 1599 st platser. Datat från centrumfyrcanten har vi erhållit från fastighetsägarna själva via en enkät och skillnaden på 33 uppställningsplatser kan bero på de ombyggnationer som skedde under 2013 har färdigställts till 2016.

| | | | | |
|---|---|---|---|------------------|
| 8 | Söktrafiken efter lediga parkeringsplatser ska minska genom utbyggnad av ett parkeringsledningssystem | - | Påbörjat | Upab |
| 9 | Andelen parkeringsköp vid ny- och ombyggnation i de centrala stadsdelarna (målet är att öka) | 0 | 5 parkeringsköp varav 2 gröna (53% av parkeringsplatserna). | Upab/ bygglov |

| | | |
|---|--|--|
| Målet följs | Oförändrat | Målet följs ej |
|---|--|--|

Figur 3.2 Indikatorlista från uppföljning av parkeringsprogram 2016

Detaljerad information om arbetet med respektive delåtgärd presenteras i uppföljningsrapport 2016 och åtgärdsprogrammet för en renare luft i Umeå.

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

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 perioden fram till 2020 sker upphandling av 34 elbussar. Dessa kommer att trafikera de största linjerna som går längs och tvärs Västra Esplanaden, dagens linje 1 och 8.

Totalt så finns det idag nio elbussar i drift, varav åtta köptes in under 2016. Umeå kommun har under våren 2018 avslutat upphandlingen av 25 ytterligare elbussar med trafikstart från juni 2019. Det innebär att vi kommer att ha 34 elbussar i drift år 2019. Införandet av elbussar på linje 9 som går mellan Röbäck och Carlshöjd leder till minskade utsläpp av NOx på 2 891 ton per år.² Beräkningar visar att byte från dieselbussar till fullelektriska bussar på Västra Esplanaden kan ge en minskning på årsmedelvärdet av kvävedioxid med mellan 5-7 procent beroende på prognosantagande.

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Stor effekt. Beräkningar visar att ett byte från dieselbussar till fullelektriska bussar på Västra Esplanaden skulle kunna 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.

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, påbörjas 2015.

Effekt: Liten effekt.

4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon

Arbetet med att bygga ut laddinfrastrukturen för elfordon i Umeå fortsätter. Under 2018 installerades 10 platser för normalladdning (3,6 kW) på ett antal platser i Umeå tätort i samarbete med Upab. Fyra platser för semisnabb laddning håller på färdigställas vid Järnvägsallén under nov/dec 2018.

Syftet med att bygga ut en laddinfrastruktur för elfordon är framförallt att stimulera ett teknikskifte mot miljövänligare bilar. Utbyggnaden gör det möjligt för fler att använda elbilar och ju fler laddstationer det finns desto tryggare för fordonsägarna då det finns möjlighet att ladda fordonet på fler ställen. Utbyggnaden av en laddinfrastruktur för elfordon skapar förutsättningar för en utökad elbilsanvändning. En ökning av antalet elfordon i bruk bidrar till direkta sänkningar av utsläpp av kvävedioxid och koldioxid samt

minskat buller. Att skapa förutsättningar för en ökad användning av elbilar är därför av stor prioritet för kommunen.

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. Arbetet pågår fram till 2021.

4.4.2 Forskning om luftkvalitet och hälsa

Att Umeå är en universitetsstad innebär en resurs som kan användas i luftmiljöarbetet. 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 luftföroreningsituationen 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.

4.4.4 Påverkansarbete

I arbetet med att uppnå en god luftmiljö har utmaningar som en kommun inte har rådighet över uppmärksammas. Exempelvis att personbilars 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 visas ett miljöbudskap om luftkvaliteten på infartsskyltarna. Syftet är att uppmuntra trafikanter att välja ringleden för att förbättra luften i centrala Umeå.

Renare luft i Umeå, uppföljningsrapport 2018

2018-11-28

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Fredrik Larsson

www.umea.se/luft

