



Uppföljningsrapport 2019

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 på en snabbt växande kollektivtrafik, bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik och ett ökat hållbart resande till följd av de mobility management åtgärder. Utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon skapar förutsättningar för en utökad elbilsanvändning.

Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller miljö kvalitetsnormen. Även den europeiska miljö kvalitetsnormen innehålls. I år har redan för många dygn och timmar uppmätts med för höga värden. Därmed klaras inte alla miljö kvalitetsnormer för 2019.

Några händelser under 2019:

- Trafikverket har påbörjat arbetet med Västra Länken som planeras vara färdigställt i slutet på 2021.
- [Fotgängarprogram för Umeå](#) har antagits av Kommunfullmäktige.
- Det finns totalt 35 elbussar i trafik nu.
- Sedan 2018 har 30 icke-publika laddningsstationer på personalparkeringar vid kommunens verksamheter (skolor, stadshusområdet, mfl.) installerats. Sammanlagt planeras det för 118 laddstationer.
- Projektet den koldioxidsnåla platsen har avslutats under året som fick både nationell och internationell uppmärksamhet för nya sätt att bli uppmuntra till hållbara resvanor.
- Nya projekt som Sharing Cities, Hållbara arbets- och -tjänsteresor har startats som uppmuntrar till att dela mobilitetsresurser både av allmänhet och inom tjänsten.

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	13
3.3 Koppling mellan kvävedioxidhalter och trafikflöden	14
4. Åtgärder	15
4.1 Fysisk planering	15
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	19
4.2.1 Mobility management	19
4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program	22
4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	23
4.2.4 Översyn av snöhanteringen	24
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 juni 2019 hade Umeå 127 298 invånare. Antalet invånare ökade med 2 039 personer under 2018. 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. Umeå universitet har även genomfört korttidsmätningar av NO₂ och NO_x de senaste åren som har delfinansierats av Umeå kommun.

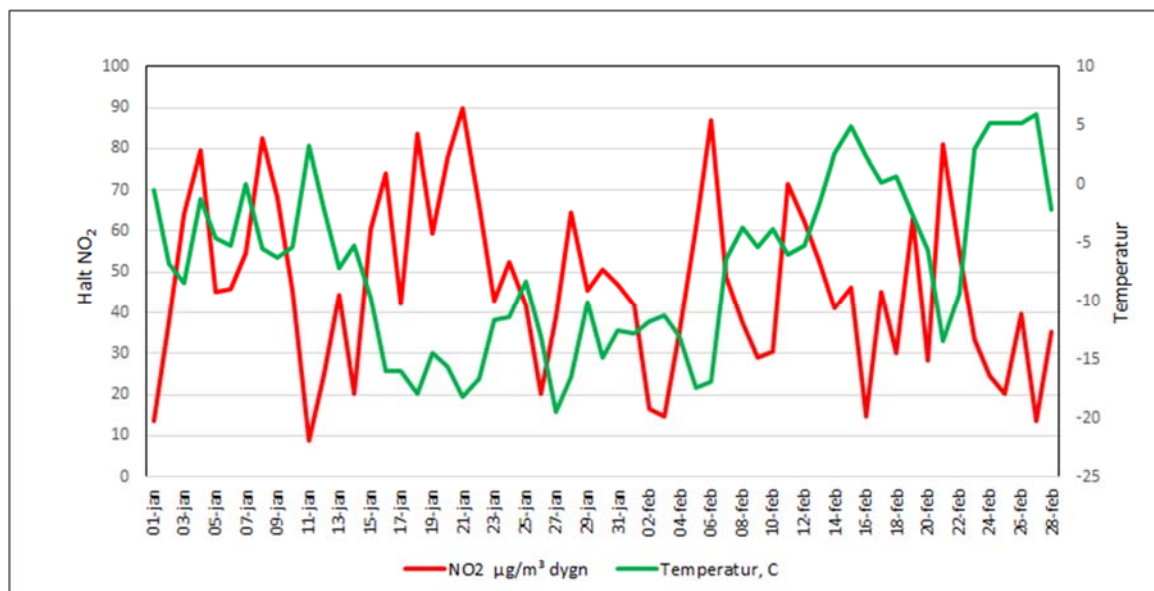
Mätplatsen på Västra Esplanaden är placerad i det område som har högst koncentrationer av luftföroreningar och representerar de platser där befolkningen i allmänhet är utsatt för luftföroreningar. Mätplatsen uppfyller mätkrav i enlighet med Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet.

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 4.4.6) placerats ut av Trafikverket. När uppmätta halter på Västra Esplanaden är höga ska bilisten uppmanas 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 ombländas 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 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 och februari 2019. Höga NO₂-halter uppmäts vid låga temperaturer. Luftföroreningshalterna påverkas även av vind och nederbörd.



Figur 1: Jämförelse av dygnsmedelvärde för temperatur från Västra Esplanaden och halter av NO₂ under januari och februari 2019.

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 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. 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

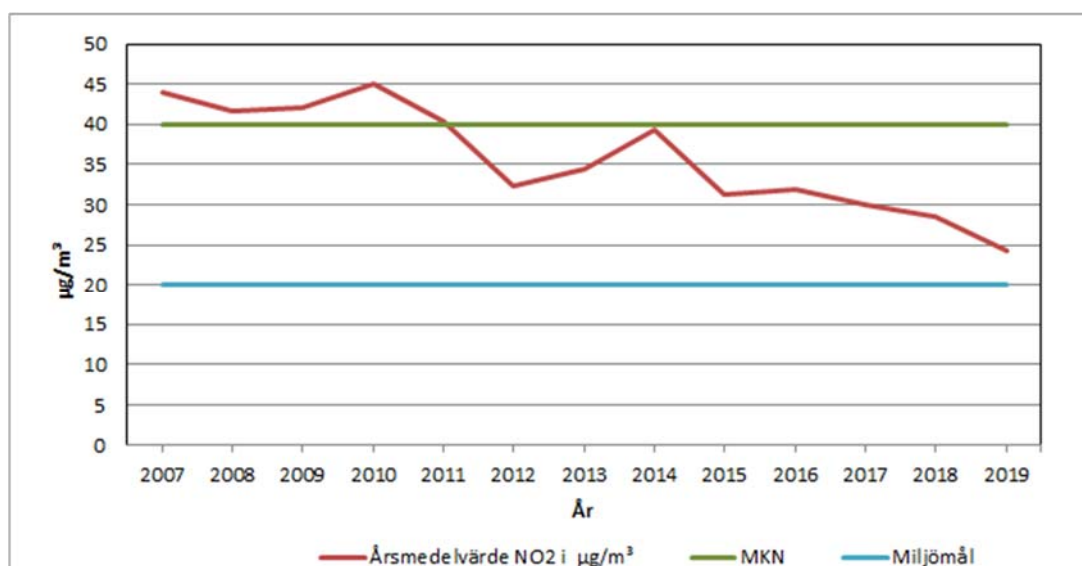
Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet och inte på de enskilda åtgärderna. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet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

3.1 Luftmätningar

Uppmätta halter av luftföroeningarna på års-, dygn- och timbasis för perioden 2007 – 2019 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 för 2019 redan har uppmätt för många dygn och timmar med för höga värden och därmed klarar vi inte alla miljökvalitetsnormer för 2019.

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 – 2019.

- Värdet för 2019 grundar sig på mätningar från 1 januari till 3 november.
- Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

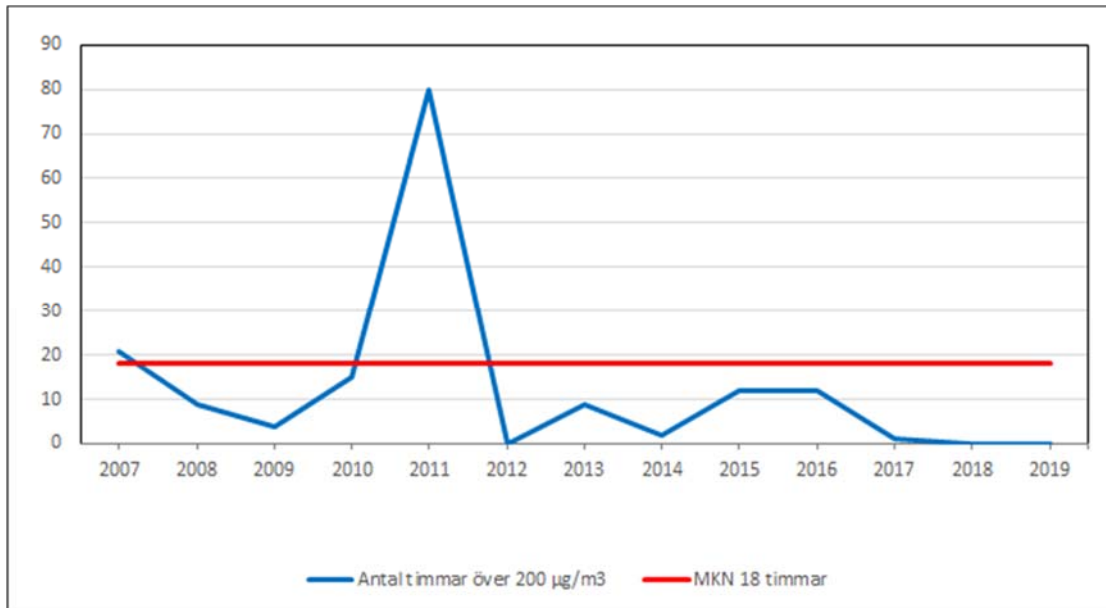
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1 jan- 3 nov)
Årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	45*	40,3*	32,4	34,5	39,3	31,2	31,8	30,0	28,5	24,3

Tabell 1: Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2010 – 2019.

* 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: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 200 µg/m³, 2007 – 2019.

- Värdet för 2019 grundar sig på mätningar från 1 januari till 3 november.

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

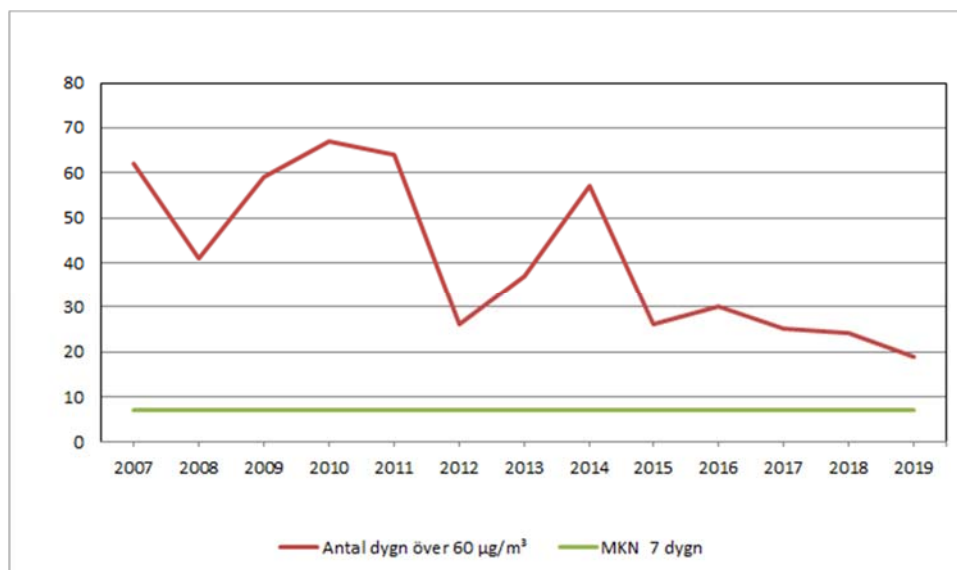
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1 jan - 3 nov)
Antal timmar över 200 µg/m ³ (högst 18)	15	80*	0	9	2	12	12	1	0	0

Tabell 2: Antal timmar över 200 µg/m³ (högst 18), 2010 – 2019.

* 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 – 2019.

-Värdet för 2019 grundar sig på mätningar från 1 januari till 3 november.

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

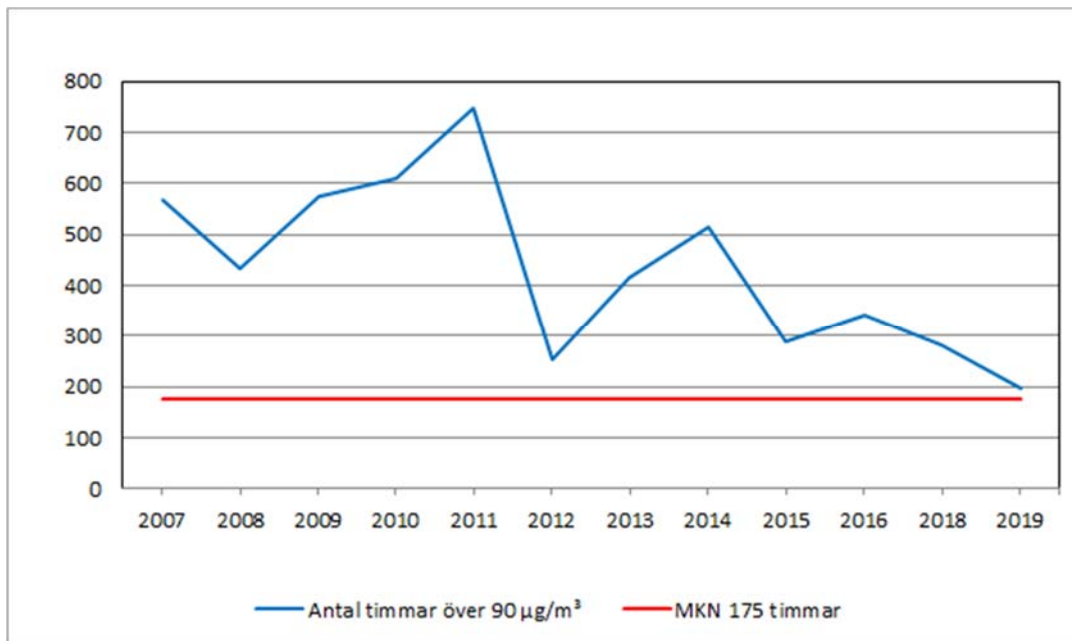
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1 jan – 3 nov)
Antal dygn över 60 µg/m ³ (högst 7)	67*	64*	26*	37*	57*	25*	30*	25*	24*	19*

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 – 2019.

- Värdet för 2019 grundar sig på mätningar från 1 januari till 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 (1 jan- 3 nov)
Antal timmar över 90 µg/m ³ (högst 175)	609*	747*	253*	415*	515*	289*	341*	316*	283*	198*

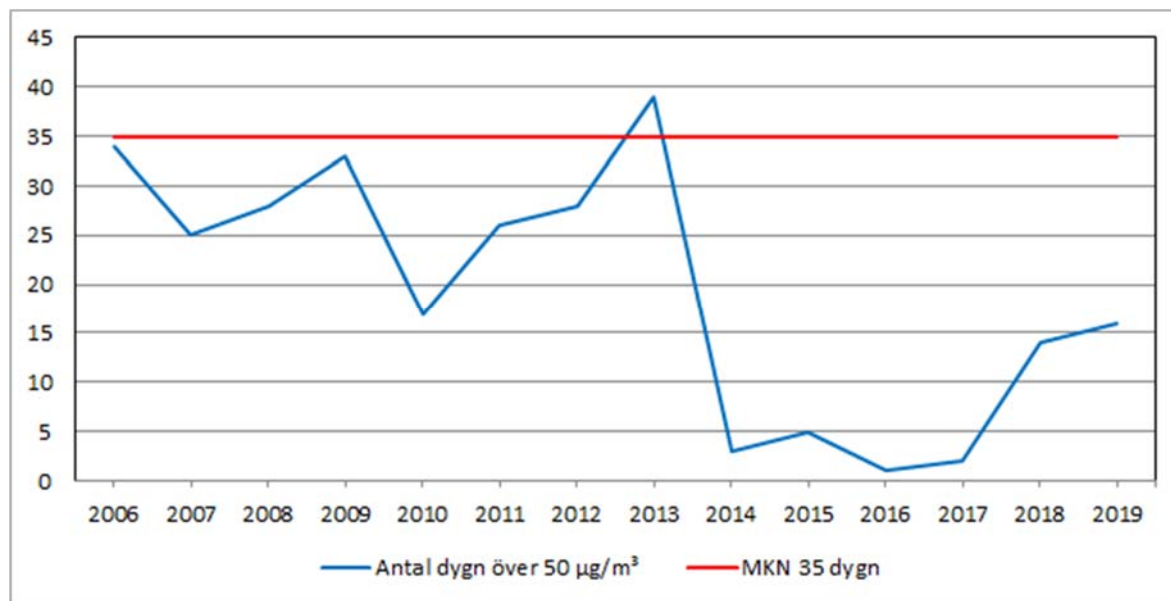
Tabell 4: Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2010 – 2019.

* 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.

Vid kallt och torrt väglag utförs inte dammbindningsåtgärder och detta kan vara en av förklaringar varför partikelhalterna visar en stigande tendens. Från och med 2020 kommer partiklar även på Östra kyrkogatan mätas.



Figur 6: Trend för partiklar (PM10) på Västra Esplanaden, antal dygn över 50 µg/m³, 2006-2019. Antal dygn över 50 µg/m³ får inte överstiga 35 dygn. Värdet för 2019 grundar sig på mätningar från 1 januari till 3 november.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1 jan- 3 nov)
Antal dygn över 50 µg/m³ (högst 35)	17	26	28	39*	3	5	1	2	14	16

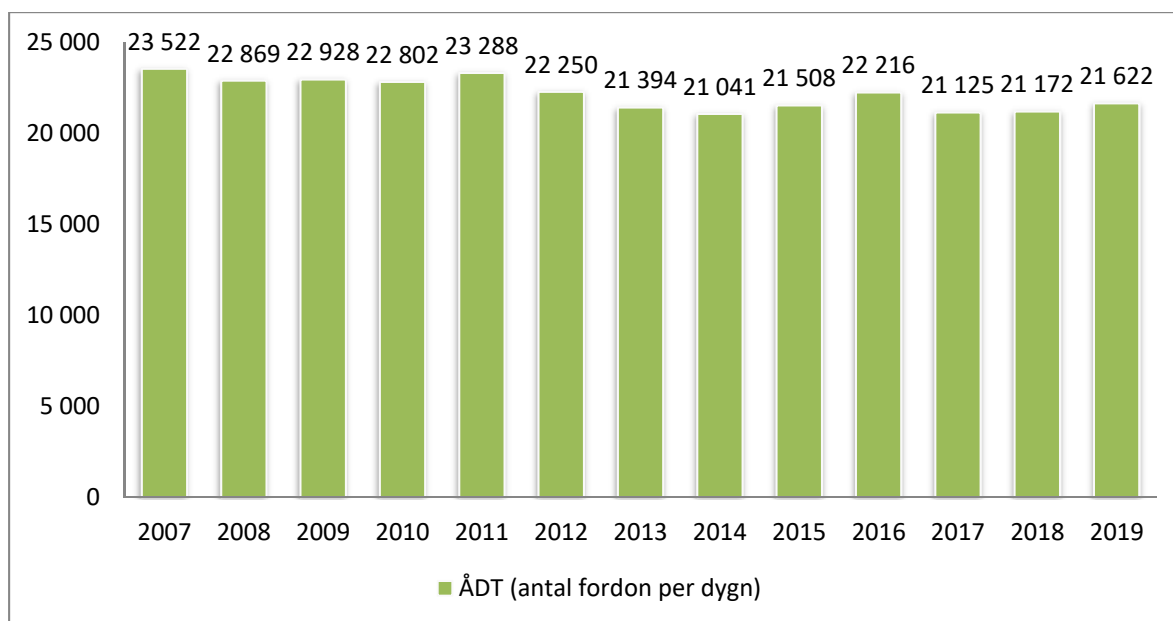
Tabell 5: Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2010 – 2019.

* Överskridande av antalet timmar över 50 µg/m³

3.2 Trafikmätningar

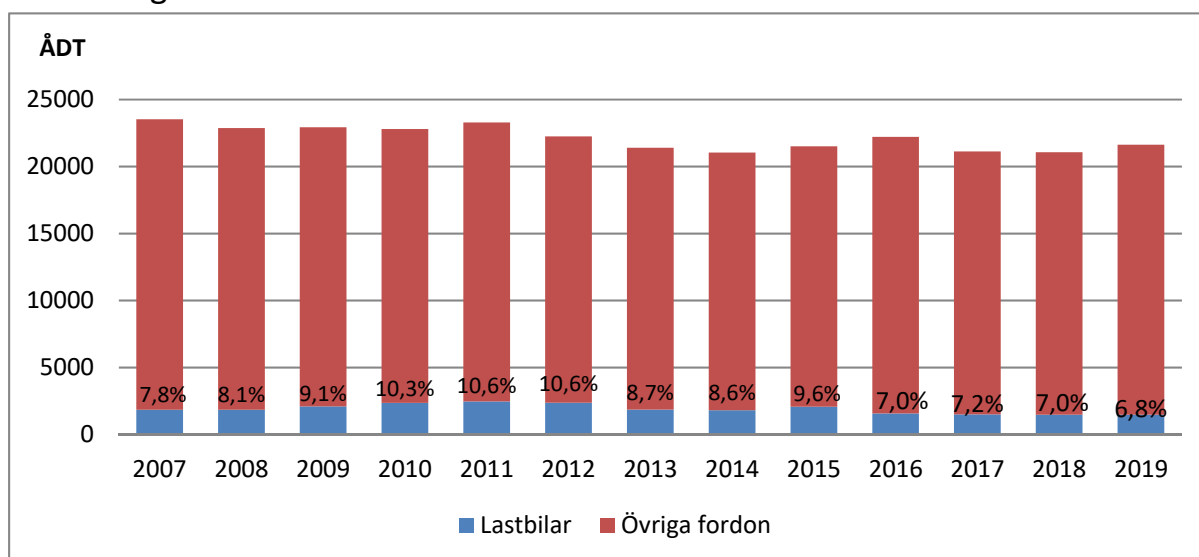
Årsdygnstrafiken för 2019 ligger på ca 21 622 fordon per dygn, detta baserat på mätningar från mars till september. Andelen tung trafik ligger kring 7 %. I oktober asfalterade Trafikverket om på Västra Esplanaden och i samband med det gick mätutrustningen sönder. Data saknas därför sedan dess. Dialog förs med Trafikverket för att kunna låta laga mätutrustningen.

3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)



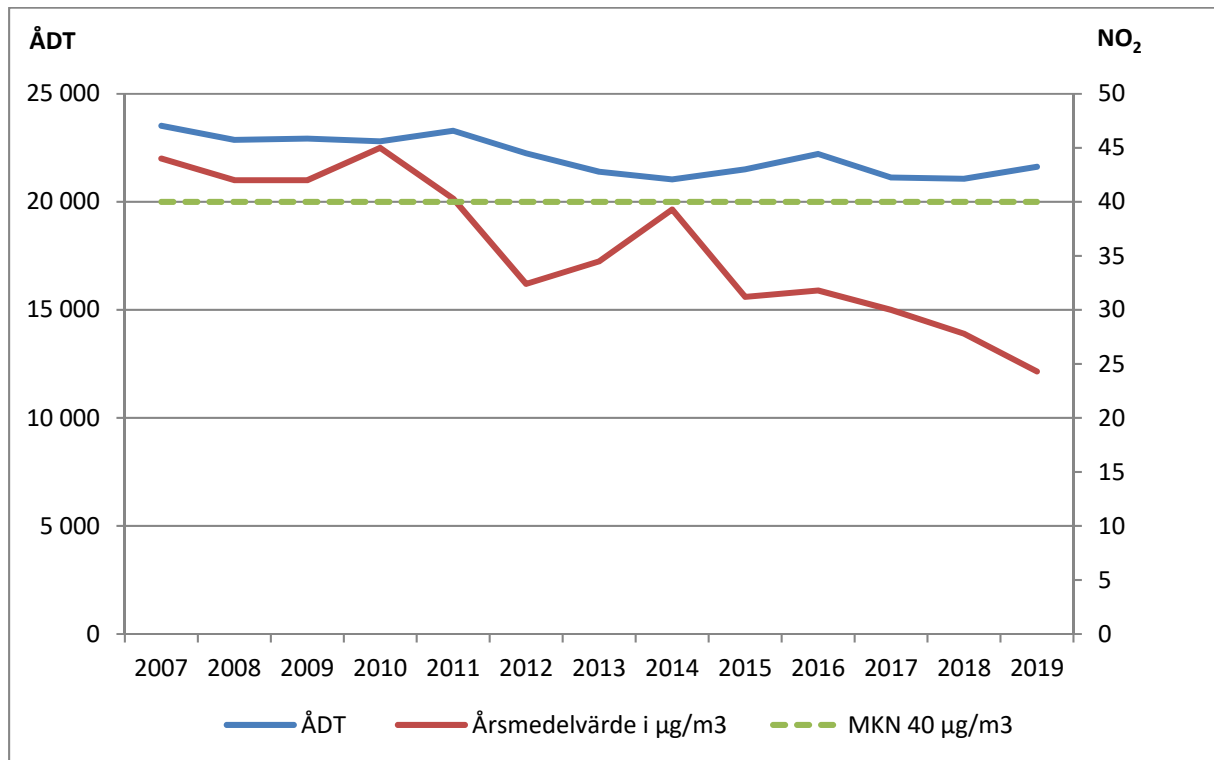
Figur 7: ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2007 – 2019. ÅDT 2018 baserat på januari till november. ÅDT 2019 grundar sig på mätningar från mars till september.

3.2.2 Tung trafik



Figur 8: Andel tung trafik av den totala trafikmängden på Västra Esplanaden, 2007 till 2019. 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 till 2021
	Omvandla trafikleder innanför ringen	Påbörjas tidigast 2021
	Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden	Genomfört 2015
	Cykeltrafikprogram	Genomfört 2018
	Fotgängarprogram	Genomfört 2019
Beteendepåverkan	Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	Pågående till 2019
	Mobility management	Pågående
	Kollektivtrafikprogram	Uppstartat ht 2018.
	Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	Pågående till 2021
	Översyn av snöhanteringen	Pågående till 2021
Renare resor	Genomförande av parkeringsprogram	Pågående till 2021
	Elbussar	Pågående till 2021
	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 förväntas vara klar i slutet av 2021.

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 längs Västra Esplanaden minska med cirka 13 procent färre fordon per dygn.

Tidplan: Byggnationen av Västra länken påbörjades 2019 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 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 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 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 2022. 2018 och 2019 har ett nytt cykeltrafikprogram och 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 2019 har följande åtgärder genomförts:

- U-bike är en el-lådcykelpool för allmänheten och under 2017 öppnades det första garaget på universitetsområdet. Det andra garaget öppnade året därpå i centrala Umeå, på Cykelstället. Intresset för U-bike har under de första åren varit mycket stort, cyklarna har tillsammans rullat drygt 60 000 km och över 430 personer har testat tjänsten. U-bike har fått stor uppmärksamhet i media och nationellt. Projektet presenterades på den nationella konferensen Transportforum och tagit emot flera studiebesök under året, bland annat ministrar, bostadsutvecklare och andra kommuner.
- På mötesplatsen Cykelstället finns förutom U-bike; 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 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 30 skolor och 50 klasser under 2019.
- Kommunen följer årligen upp cykeltrafikprogrammet genom ett cykelbokslut som färdigställs i mars/april 2019.

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.

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
Strandpromenaden vid Kvarnvägen (småbåtshamnen)	263	242
Storgatan vid Tvärån	2 141	1 960
Prinsgatans förlängning över Tvärån	521	706
Skolgatan i höjd med Skrindvägen (Hedlundadungen)	1 071	1 087
GC-tunnel Bomvägen	693	758
GC-bro Knorren	1 711	1 788
GC-tunnel Sara Lidman	2 067	1 865
GC-viadukt Östra Kyrkogatan	1 662	1 915
GC-tunnel Nytorgsgatan - Hemvägen	1 135	1 162
GC-tunnel Fridhemsvägen	1 264	1 156
GC-tunnel söder Östra/Fridhems Gymnasiet	2 672	2 801
Svingen	4 935	4 988
Strandpromenaden söder om Öbacka strand-området	865	1 013
GC-bro Kyrkbron	2 413	2 468
GC-bro Gamla bron	3 798	3 621
	27 209	27 530

Tabell 7: Snitt över antalet förbipasserande cyklister under 2017 och 2018 på 15 platser i Umeå.

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 sker under 2019/2020.

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. 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, detta projekt avslutades under hösten 2019.

Genomförda åtgärder inom mobility management under året:

Parkera Schyst

Parkera Schyst är en kampanj som syftar till att alla ska visa hänsyn till varandra i stadsmiljön genom att tänka på hur och var vi parkerar. Under 2019 har kampanjen genomförts i mindre skala och då fokuserat på gångbanor kring kollektivtrafiknavet Vasaplan, genom dialog med fastighetsägare, information till butikspersonal samt utmärkning och flytt av felparkerade cyklar.

Trafikantveckan/SEE Hållbarhetsveckan

Under Trafikantveckan/SEE Hållbarhetsveckan genomfördes flera aktiviteter. Inledningsvis låg fokus på synlighet och under veckan fanns kommunanställda på Rådhusstorget, Renmarkstorget och Nygatan och delade ut cykellysen och reflexer. Under lördagen anordnades en aktivitet på Cykelstället med årets tema "Safe walking and cycling". Umeå kommun informerade om hållbart resande och det nya fotgängarprogrammet. Besökarna kunde även delta i en tävling som gick ut på att gå en slinga i normal gångfart, 5 km/h. På platsen bjöds det även på fairtrademärkt kaffe, fika och choklad. Under dagen var också Cykelstället ett av stoppen under eko-vandringen som arrangerades av Eco-guiden.

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. Kommunen delade ut cykellysen, reflexer, cykelkartor med mera. Det anordnades även en tävling med bland annat frågor om U-bike och den nya klimatsmarta busshållplatsen på universitetsområdet.

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 man kan avge ditt trafiklöfte. Under 2019 har aktiviteter kopplade till Kollvisionen varit information på universitet och i Umeå centrum, och Umeå kommuns deltagande i Trafikkalenderns "Gå och cykla" som i år slog rekord med 32 deltagande skolor och 39 klasser, flest i hela landet. Det resulterade i ett reportage av arrangören av aktiviteten, Trafikkalendern.

Grön färdplan

Umeå kommun är en stor aktör och arbetsgivare i Umeå. Hur kommunen agerar påverkar hela kommunens utveckling. Det är också viktigt att kommunen agerar som en god förebild för att stimulera och inspirera till utveckling. Umeå kommun har fått i uppdrag att koordinera en ny samverkansplattform (Grön färdplan) gällande kommunens arbete med hållbart resande för den egna verksamheten; i tjänsten och till och från arbetsplatserna. Ett arbete som ingår i Grön färdplan är bland annat projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR) som kommer att arbeta med aktiviteter kopplade till hållbart resande internt. Syftet med grön färdplan är att skapa tydligare samverkan och identifiera synergieffekter inom de områden där arbete redan pågår. Grön färdplan ska sträva mot kommunens miljömål.

Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR)

I projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR) ska Region Västerbotten och Umeå kommun tillsammans med fem andra kommuner och fem stora organisationer jobba med att förändra och effektivisera tjänste- och arbetsresor. Dessa resor står tillsammans med skolresorna för 65 procent av alla bilresor – så det finns mycket att vinna på gemensamma förbättringar. Och intresset är stort, både på regional och organisatorisk nivå, för att jobba med en övergång till ett mera hållbart resande. Det kan såklart ske på en rad olika sätt. Gång, cykel, kollektivtrafik, delat fordon eller resfria möten ger vinster i hälsa, resurser och miljö.

Samtidigt måste alla få ihop vardagen och livspusslet. För det är först när förändringar blir nya vanor som de blir långsiktiga och därmed hållbara, vilket är målet med projektet och kan nås med mycket större chans om alla är med.

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.

Den koldioxidsnåla platsen

Umeå kommun har under perioden 2016 – 2019 bedrivit projektet Den koldioxidsnåla platsen i samarbete med Umeå universitet som en del av kommunens 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 utveckla kunskap och dela projektets erfarenheter med andra. Projektet bidrar bland annat med resurser till våra mobility management-satsningar. Några av de genomförda aktiviteterna under 2019 är marknadsföring av el-lådcykelpoolen U-bike och mötesplatsen Cykelstället, seminarier för bostadsrättsföreningar kring bl.a. fordonsladdning. Under våren arbetade vi även med hållbart resande riktat mot manligt dominerade arbetsplatser och stadsnära byar. Vi arrangerade även projektets slutkonferens för att sprida projektets lärdomar, arbetssätt och erfarenheter. Under hösten 2018 utvecklade vi ett arbetssätt kallat *Bilfri* där tio familjer levde utan sin bil under tre månader, under 2019 sammanställdes de genomförda intervjuerna med de tio familjerna i en rapport.

Mer information om projektets aktiviteter finns att läsa på www.umea.se/co2platsen. Här finns även en rapport över projektet samt sammanfattande animerade filmer som beskriver några av aktiviteterna. Fördjupade beskrivningar finns tillgängliga på förfrågan.

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.

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.

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 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. 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 2020.

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.

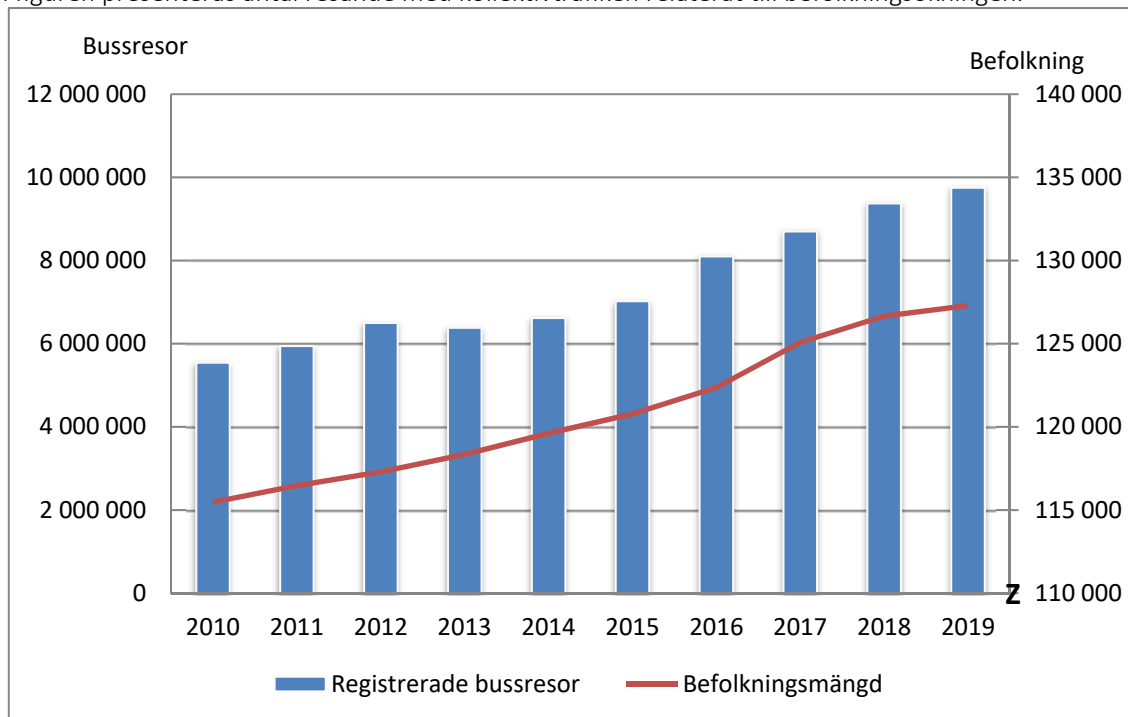
Resandet med lokaltrafiken i Umeå kommun har utvecklats positivt under de senaste åren. Nära 9,4 miljoner resor genomfördes under 2018. Prognosen är att ca 9,75 miljoner resor görs år 2019 och över tio miljoner resor år 2019.

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.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal bussresor	5 945 000	6 498 000	6 382 000	6 617 000	7 021 000	8 100 000	8 700 000	9 375 000	9 750 000*

Tabell 8 Antal registrerade bussresor. *Antal bussresor 2019 är en prognos.

I figuren presenteras antal resande med kollektivtrafiken relaterat till befolkningsökningen.



Figur 10: 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 (finns beskrivna i [åtgärdsprogrammet](#), avsnitt 5.2.3, sid 36f) tas ett helhetsgrepp kring tjänsteresorna.

Under 2019 har en ny fordonspolicy över användandet av fordon inom kommunen antagits, i syfte att minska miljöpåverkan, effektivisera användandet och minska kostnaderna. Riktlinjer för anskaffning och användning av fordon har också framtagits och arbete pågår nu med att ta fram en genomförandeplan för dessa riktlinjer.

Sedan 2018 har 30 icke-publika laddningstationer på personalparkeringar på kommunens fastigheter, skolor, äldreomsorg mm installerats. Sammanlagt ska 118 laddpunkter installeras 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 lastbillass. 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 Röbbäck stängts. Detta har gjort att behovet med att hitta ytor för nya permanenta snötippor har ökat ytterligare.
- *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 centrumfyrcanten. 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 perioden fram till 2020 sker upphandling av 25 ytterligare elbussar. Dessa kommer att trafikera 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 Röback 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.

Tidplan: 2015 – 2021

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.

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 våren 2019 har Umeå Energi bytt laddoperatör och från april till oktober har Umeå Energi haft 3215 laddningar på våra publika laddstationer runt om i regionen. Bytet av operatör är anledningen till att det finns endast statistik från april. Under nov/dec 2019 kommer snabb-laddningsstationer att driftsättas i Åsele och i Hemavan.

Antal laddningar	Totalt antal kWh	Antal laddningar under 10 min	Antal laddningar 10-20 min	Antal laddningar över 20 min
3215	41296,72	701	757	1757

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

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 2019, Uppföljning av Renare luft i Umeå, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

2019-11-12

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Lars Lind

www.umea.se/luft

