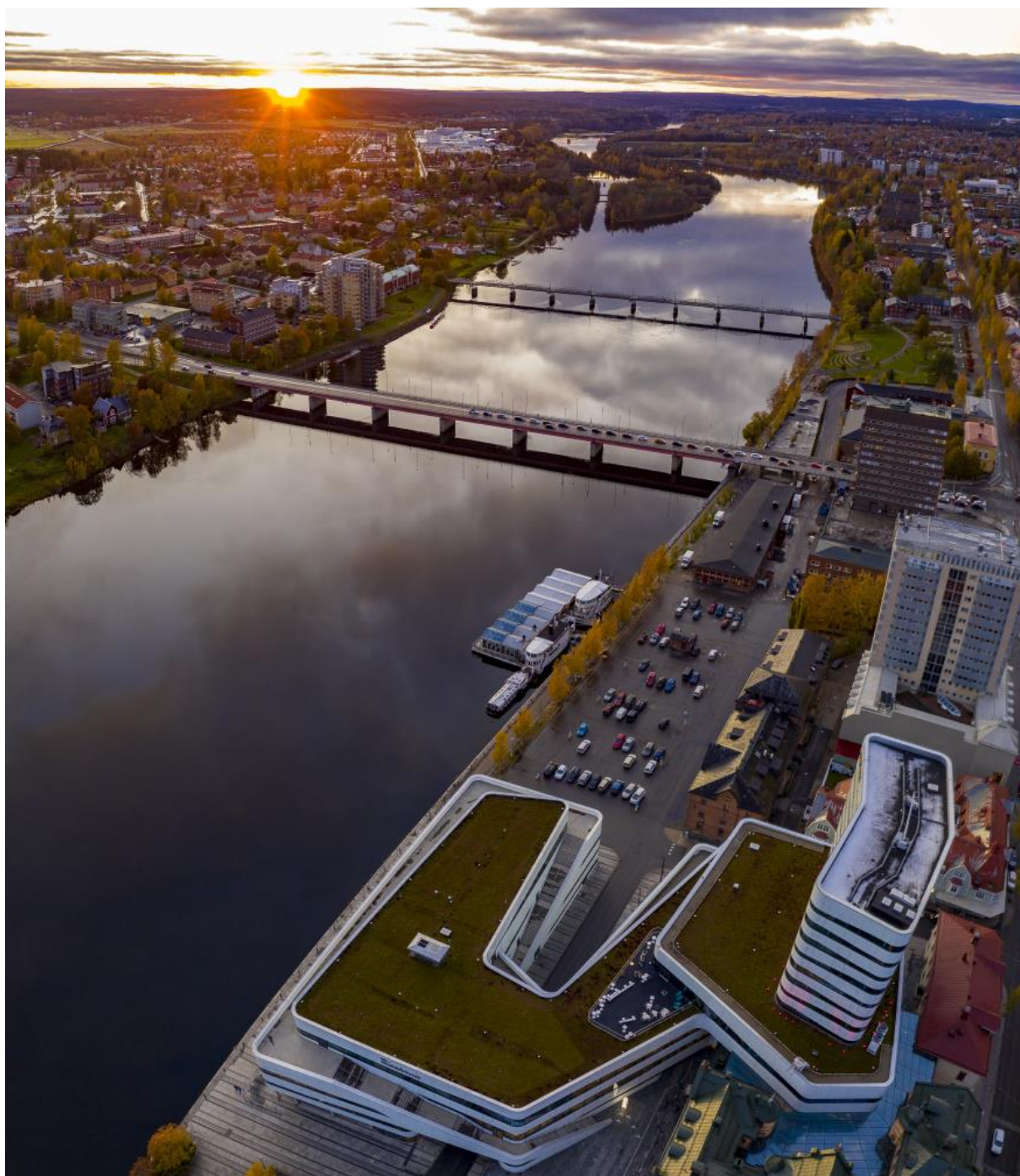




Uppföljningsrapport 2025

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

UMEÅ
KOMMUN

Sammanfattning

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

Trafiken på Västra Esplanaden har minskat sedan 2021. Jämfört med tidigare år så har resandet med kollektivtrafiken återhämtat sig sedan pandemin och visar en ökande trend. Resandet med cykel ökar igen sedan 2021. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har fortsatt enligt plan. Både cykel- och gångbanor har förbättrats, och projekt och kampanjer genomförts för att främja hållbart resande.

Den stora byggnationen av Västra länken har blivit färdigställt och kommunen har tagit över väghållningsansvaret för vägarna innanför ringen. Detta medför bland annat trafikomledning av tung trafik från centrum.

Nuvarande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid:

- ❖ Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger under gränsvärdet sedan 2012.
- ❖ Dygnsmedelvärdet ligger under gränsvärdet för perioden januari – augusti 2025.
- ❖ Timmedelvärdet ligger under gränsvärdet för perioden januari – augusti 2025.

Nya europeiska miljökvalitetsnormer för kvävedioxid från 2030:

- ❖ Årsmedelvärdet ligger nära det nya gränsvärdet för perioden januari – augusti 2025.
- ❖ Miljökvalitetsnormen, 200 µg/m³ får inte överskridas mer än en timme per år, klaras för perioden januari – augusti 2025.
- ❖ Utvärderingströskeln för kvävedioxid på 10 µg/m³ som årsmedel överskrids för perioden januari – augusti 2025.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	5
2. Bakgrund.....	6
2.1 Mätstationer.....	6
2.2 Meteorologiska förhållanden	6
2.3 Infrastrukturella åtgärder	6
3. Effekter av genomförda åtgärder.....	7
3.1 Luftmätningar	7
3.1.1 Årsmedelvärde	7
3.1.2 Antal timmar över 200 µg/m ³	8
Antal timmar över 200 µg/m ³	8
3.1.3 Dygnsmedelvärde.....	9
3.1.4 Antal timmar över 90 µg/m ³	10
3.1.5 Partiklar	11
3.2 Trafikmätningar	12
3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT).....	12
3.2.2 Tung trafik	13
3.2.3 Personbilstrafik.....	13
3.2.4 Trafik av olika transportslag exklusive personbilar	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	17
4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram	17
4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna.....	19
4.2 Beteendepåverkan	20
4.2.1 Mobility management	20
4.2.2 Kollektivtrafikprogram.....	23
4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	23
4.2.4 Översyn av snöhanteringen.....	23
4.2.5 Genomförande av parkeringsprogram.....	24
4.3 Renare resor	25

4.3.1 Elbussar	25
4.3.2 Information om tomgångskörning	25
4.4 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.....	26
4.4.5 Teknikutveckling.....	27
4.4.6 ITS Umeå.....	27

1. Inledning

Umeå är en kommun med stark tillväxt. Vid årsskiftet 2024/2025 hade Umeå 134 249 invånare. Antalet invånare ökade med 1158 personer under 2024. Under de senaste fem åren har Umeå haft en genomsnittlig befolkningstillväxt med nära 1 200 personer per år. Tillväxten förutsätter en attraktiv stad med en god livsmiljö för de som lever och verkar i staden. Luften i Umeå har blivit renare under de senaste åren och halterna av luftföroreningarna har sjunkit.

Det europeiska ramverket om luftkvalitet och renare luft i Europa har nyligen reviderats och gränsvärdena har skärpts.¹ Skärpningen innebär bland annat en halvering av nuvarande gränsvärden och de nya normerna gäller från och med år 2030.

En dålig luftkvalitet innebär negativa konsekvenser för människors hälsa, både på kort och på lång sikt. Framför allt har höga halter av kvävedioxid (NO₂) varit ett problem i Umeå. NO₂ har en negativ effekt på hälsan i form av försämrade lungfunktion och förvärrade astma- och allergireaktioner.

På grund av att Umeå överskrider gällande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid så fick Umeå kommun ett uppdrag att utarbeta ett åtgärdsprogram.

Det nuvarande 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 regelbundet och rapporteras till Naturvårdsverket senast den 31 oktober.

Bakgrundsbeskrivningar och information om åtgärder finns även i tidigare års rapporteringar samt i åtgärdsprogrammet "Renare luft i Umeå" (se www.umea.se/luft).

¹ Naturvårdsverket 2025. EU:s luftkvalitetsdirektiv.
<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-luftkvalitetsdirektiv/> (visat 2025-10-20)

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.

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

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

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

2.2 Meteorologiska förhållanden

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

2.3 Infrastrukturella åtgärder

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

3. Effekter av genomförda åtgärder

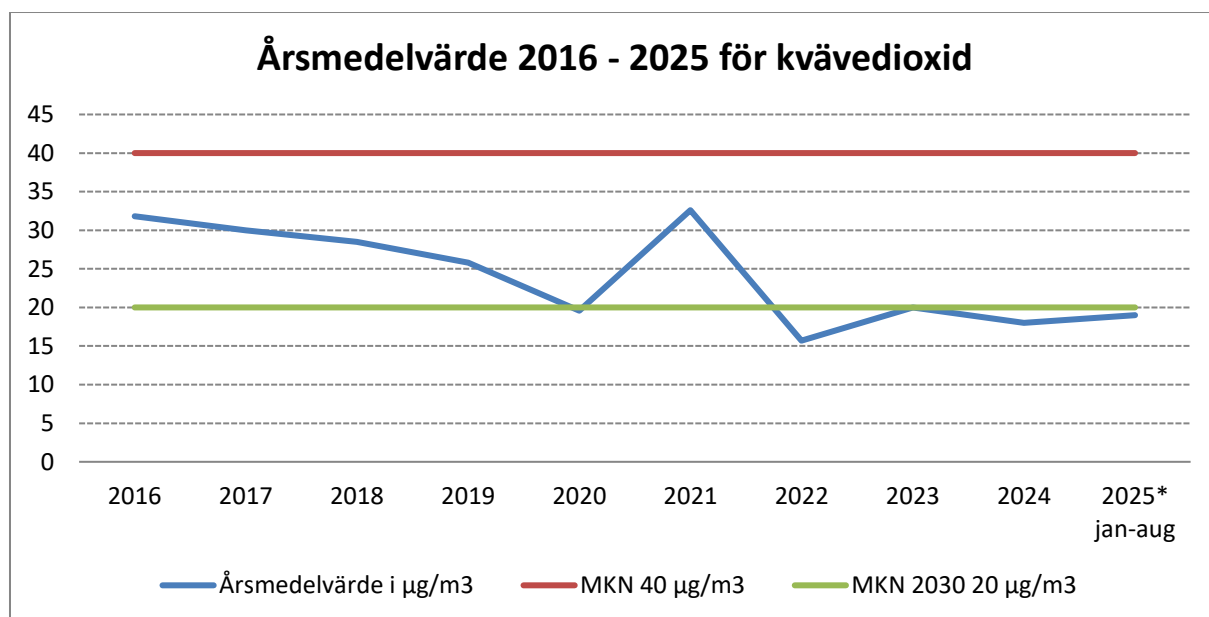
Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet och trafikflöden på Västra Esplanaden.

3.1 Luftmätningar

Uppmätta halter av kvävedioxid på års-, dygn- och timbasis för perioden 2016 – 2025 visas i de följande avsnitten. Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller den svenska och den europeiska miljökvalitetsnormen (MKN). EU:s norm innebär att 200 µg/m³ max får överskridas 1 timme per år. Sedan 2022 har detta inte överskridits. MKN för dygnsmedelvärde (max 7 dagar över 60 µg/m³) har överskridits 2024. MKN för antal timmar som halter överskrider 90 µg/m³ (max 175) har inte överskridits efter 2021.

3.1.1 Årsmedelvärde

Årsmedelvärdet för kvävedioxid får inte överstiga 40 µg/m³ enligt nuvarande miljökvalitetsnormer.



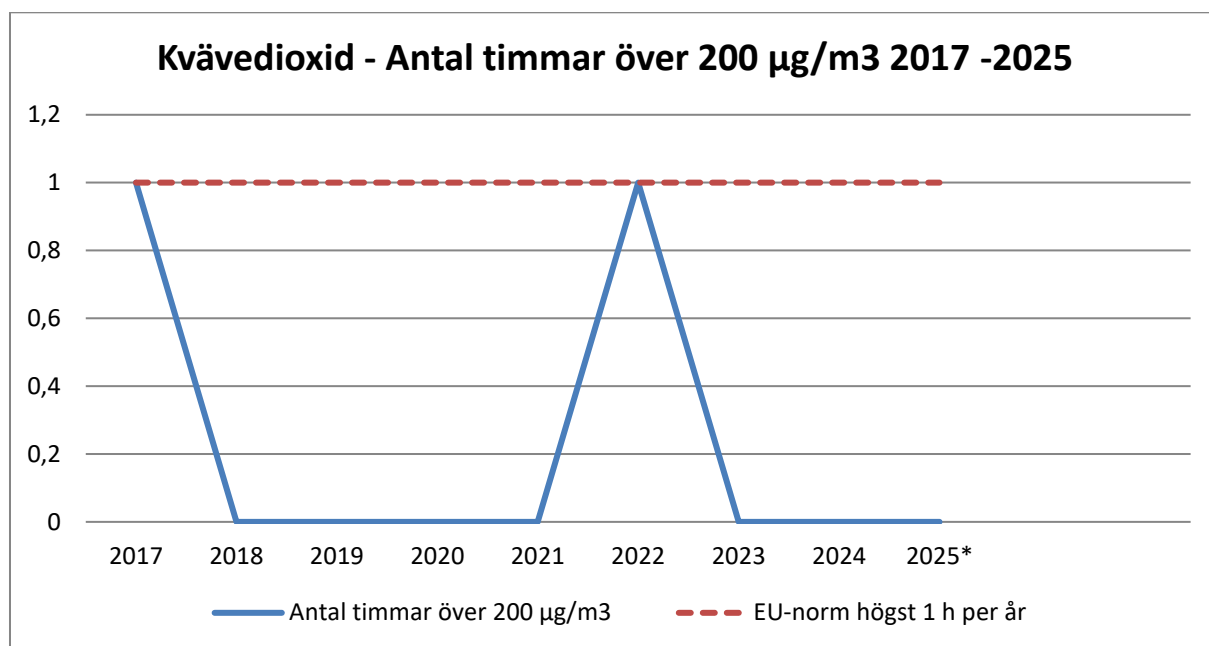
Figur 1: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, årsmedelvärde 2016 – 2025. *Mätperioden för 2025 avser halva året, januari tom augusti.

År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Årsmedelvärde (µg/m ³)	31,8	30	28,5	25,8	19,6	32,6	15,7	20	18	19

Tabell 1: Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2016 – 2025*. *Mätperioden för 2025 avser januari till och med augusti.

3.1.2 Antal timmar över 200 µg/m³

Enligt EU:s förslag till nya direktiv får 200 µg/m³ inte överskridas mer än 1 h/år.



Figur 2: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 200 µg/m³, 2017 – 2025*.

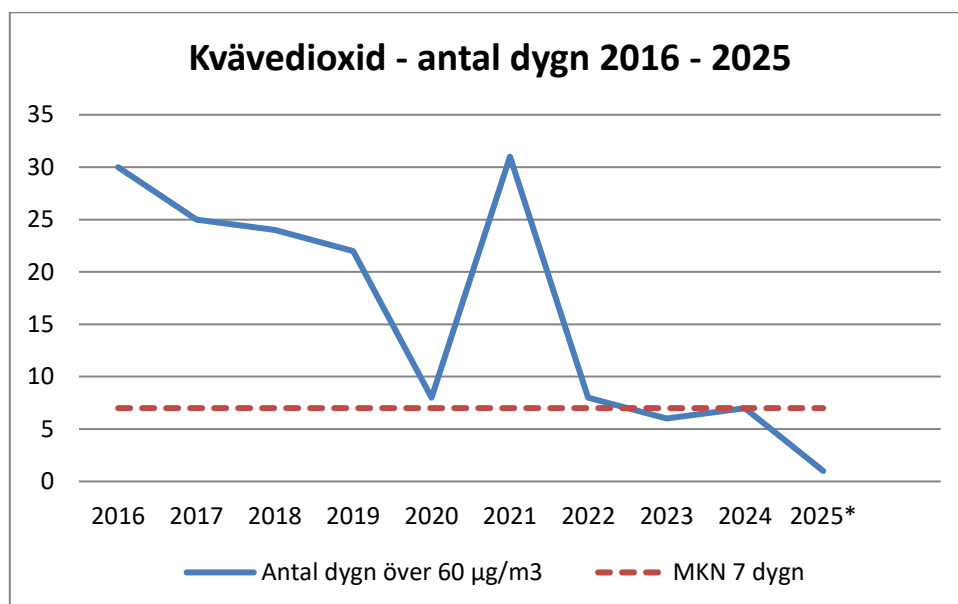
*Mätperioden för 2025 avser halva året, januari tom augusti.

År	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Antal timmar över 200 µg/m ³	1	0	0	0	0	1	0	0	0

Tabell 2: Antal timmar över 200 µg/m³ (högst 1), 2017 – 2025*). *Mätperioden för 2025 avser januari tom augusti.

3.1.3 Dygnsmedelvärde

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



Figur 3: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal dygn över norm, 2016 – 2025. *Mätperioden för 2024 avser halva året, januari tom augusti.

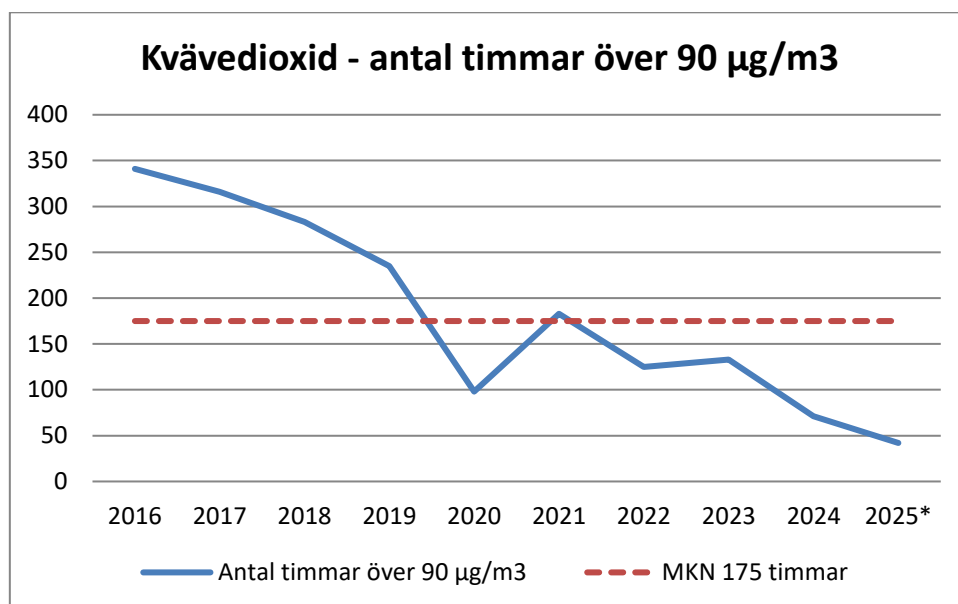
År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Antal dygn med medelvärde över 60 µg/m ³	30	25	24	22	8	31	8	6	7	1

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

*Mätperioden för 2025 avser januari till och med april.

3.1.4 Antal timmar över 90 µg/m³

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



Figur 4: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 90 µg/m³, 2016 – 2025*.

*Mätperioden för 2025 avser halva året, januari tom augusti.

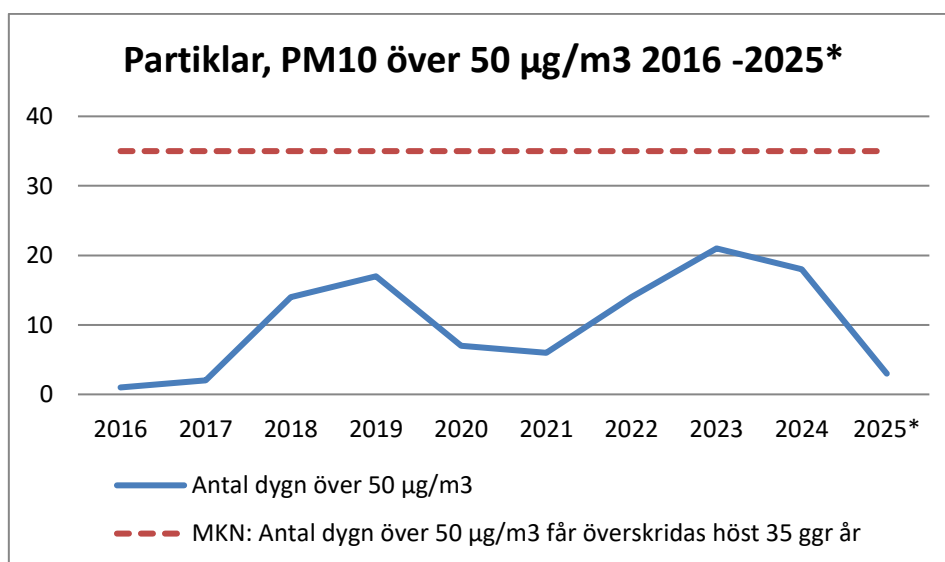
År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Antal timmar som överskred MKN (90 µg/m3)	341	316	283	235	98	183	125	133	71	42

Tabell 4: Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2016 – 2025*. Röd text markerar överskridanden.

*Mätperioden för 2025 avser januari till och med augusti.

3.1.5 Partiklar

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



Figur 5: Trend för partiklar (PM10) på Västra Esplanaden, antal dygn över 50 µg/m³, 2016–2025*.

*Mätperioden för 2025 avser januari tom augusti. Antal dygn över 50 µg/m³ får inte överstiga 35 dygn.

År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Antal dygn PM10 över 50 µg/m ³ per år	1	2	14	17	7	6	14	21	8	3

Tabell 5: Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2016 – 2025*. *Mätperioden för 2025 avser januari tom augusti.

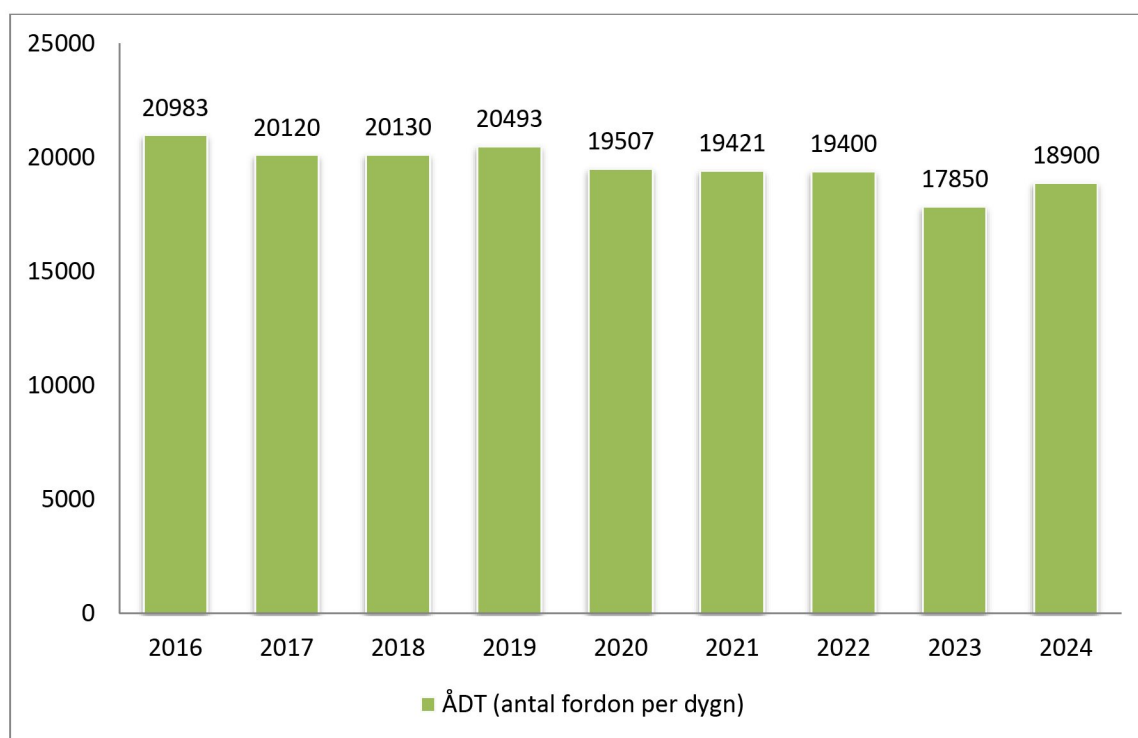
3.2 Trafikmätningar

Årsdygnstrafiken för 2024 ligger på ca 18.850 fordon per dygn, detta baserat på mätningar från januari till december 2024 (i södergående riktning baserat på data från mitten på mars till december).

Andelen tung trafik ligger på strax under 7,5 %. En sensor i södergående riktning var trasig i början av året vilket gav upphov till bortfall av mätdata från januari till mitten på mars. Utslag för öppnandet av Västra länken går först att tydligt se i 2025 års mätdata där framförallt den tunga trafiken minskar betydande men även en viss minskning av personbilstrafiken.

3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)

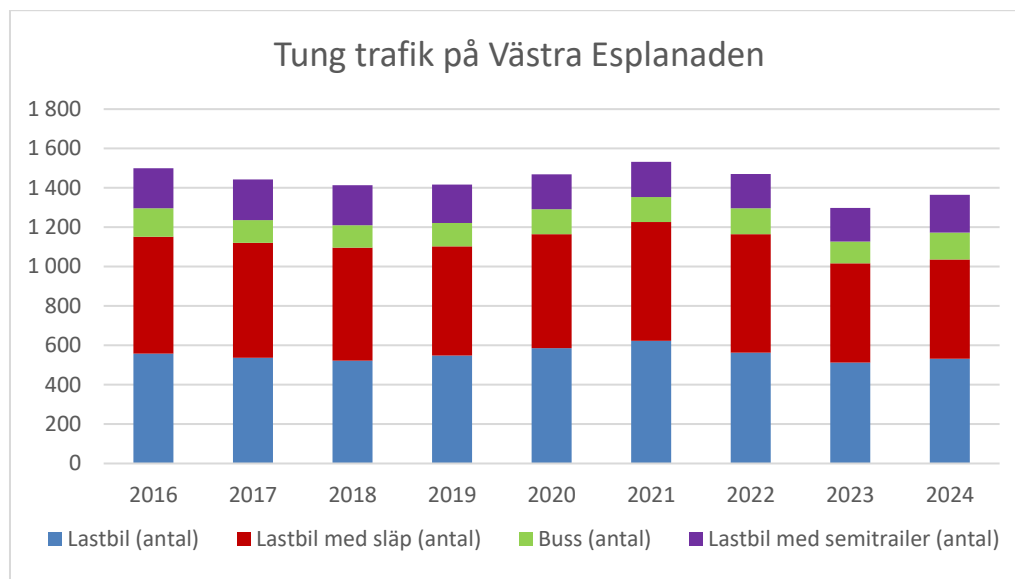
De senaste tre åren har trafiken på Västra Esplanaden minskat. Även om man betraktar trenden under en längre period så visar mätningarna att trafiken minskar. 2024 uppmättes det ca 18 900 fordon.



Figur 6: ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2016 – 2024.

3.2.2 Tung trafik

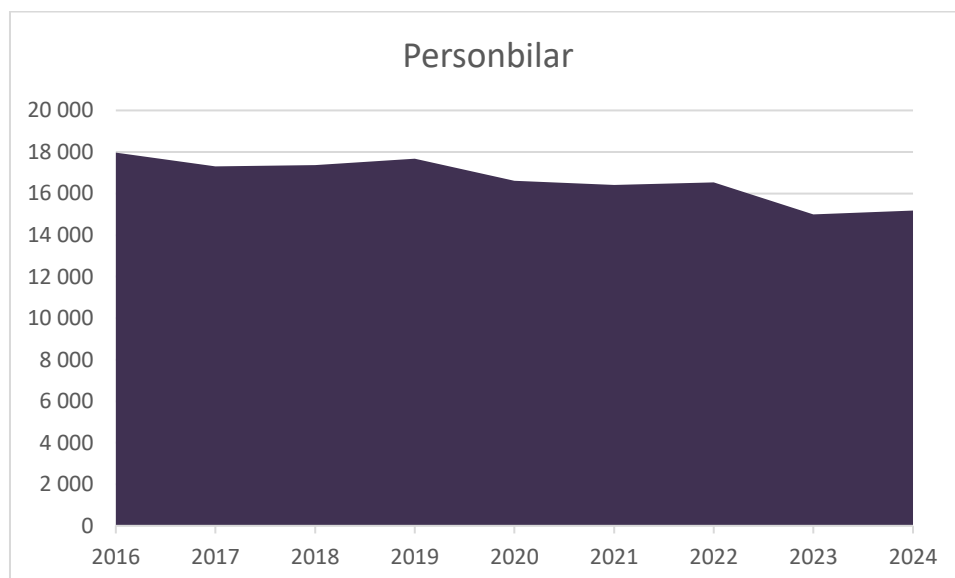
De senaste tre åren har antalet tunga fordon som lastbilar med släp eller semitrailer minskat på Västra Esplanaden.



Figur 7: Tung trafik på Västra Esplanaden, 2016 till 2024.

3.2.3 Personbilstrafik

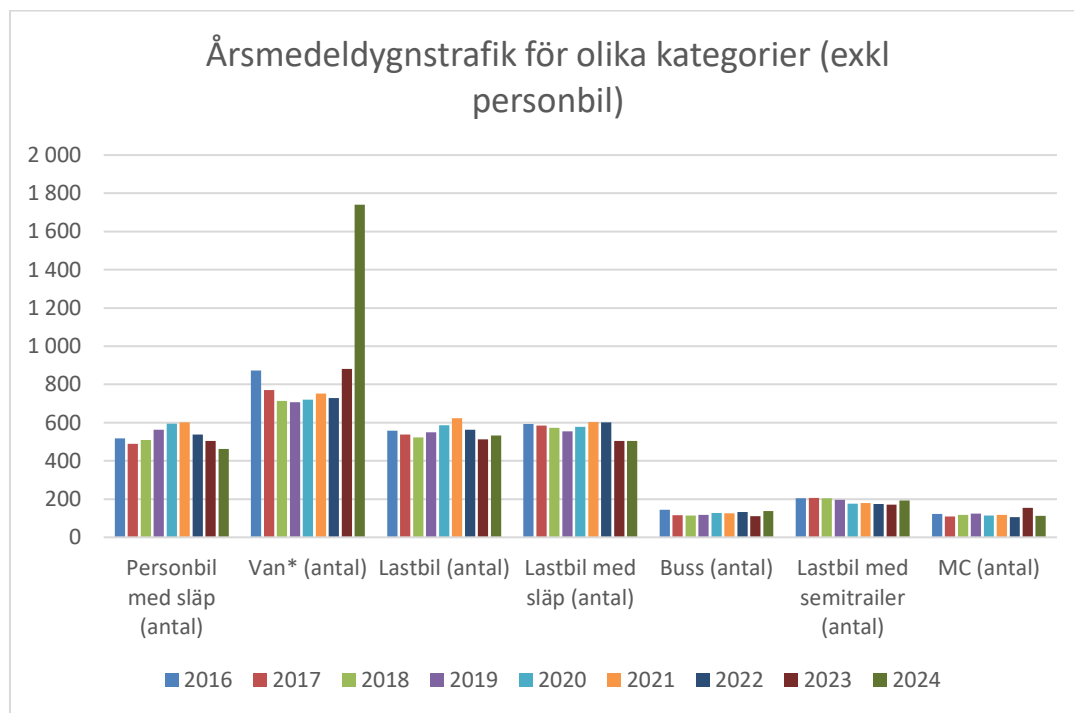
Personbilstrafiken på Västra Esplanaden visar på en nedåtgående trend om man betraktar hela tidsserien från 2016 till 2024.



Figur 8: Personbilar på Västra Esplanaden, 2016 till 2024.

3.2.4 Trafik av olika transportslag exklusive personbilar

Om man betraktar mätningen av de olika transportslagen över tid så varierar antalen lite generellt. När man ser på de sista tre åren bakåt i tiden så har fordonen som personbil med släp, buss, lastbil, lastbil med semitrailer eller släp minskat i antal som trafikerar Västra Esplanaden. Antal van och motorcykel har däremot ökat.



Figur 9: Trafik av olika transportslag exkl. personbilar på Västra Esplanaden, 2016 till 2024. *Angående ökning av antal van så beror ökningen på en ny mätutrustning har installerats som uppfattar 86% rätt på van jämfört med 50% tidigare.

4. Åtgärder

Åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljökvalitetsnormerna 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	Klart
	Omvandla trafikleder innanför ringen	Påbörjas tidigast 2025
	Översyn av trafiksinaler på Västra Esplanaden	Klart
	Cykeltrafikprogram	Antaget 2018
	Fotgängarprogram	Antaget 2019
Beteendepåverkan	Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	Klart
	Mobility management	Pågående
	Kollektivtrafikprogram	Antaget 2021
	Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	Pågående
	Översyn av snöhanteringen	Pågående
Renare resor	Genomförande av parkeringsprogram	Pågående
	Elbussar	Klart
	Information om tomgångskörning	Pågående
Önskvärda åtgärder	Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon	Pågående
	Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen	Pågående
	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, den sista och för luftkvaliteten viktigaste pusselbiten, färdigställdes november 2024. Umeå kommun övertog väghållarskapet för de tidigare statliga vägarna innanför ringleden september 2025.

Det är först nu när hela ringleden färdigställts som trafiklösningen ger full effekt på luftmiljön. Västra länken blir en alternativ väg för genomfartstrafik i västra Umeå och möjliggör att åtgärder innanför ringleden kan vidtas. Framför allt skapas förutsättningar för en omfördelning av trafikflödet för den tunga trafiken som står för en stor andel av utsläppen. När kommunen nu tagit över ansvaret för vägarna innanför ringleden kan ytterligare åtgärder vidtas för att minska biltrafiken på Västra Esplanaden och längs övriga delar av tidigare väg 503. När åtgärden är genomförd förväntas trafikvolymen längst Västra Esplanaden minska med cirka 15 – 25 procent färre fordon per dygn.

Tidplan: Byggnationen av Västra länken påbörjades 2019 och färdigställdes november 2024. Kommunen övertog väghållaransvaret september 2025.

Effekt: Stor positiv effekt. Med Västra länken utbyggd förväntas trafikvolymen längs Västra Esplanaden minska med 15 – 25 procent per dygn. Minskningen av tung trafik väntas bli betydligt större än den allmänna minskningen av trafiken. Nu i september 2025 har kommunen infört förbud mot fordon över 15 meter på Tegsbron - alla större lastbilar hänvisas till Ringleden. Det är alltså endast mindre lastbilar som tillåts köra igenom Västra Esplanaden, redan vid öppnandet av Västra länken såg man i de första jämförelser en minskning av tung trafik på 40% på Tegsbron.

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 kan påbörjas nu när ringleden har färdigställts. Mer information om programmet, se [stadsutvecklingsprogram, innanför ringleden](#).

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

Tidplan: Projektet har påbörjats under 2025 genom mindre fysiska åtgärder på Västra Esplanaden. Ytterligare åtgärder planeras 2026.

Effekt: Stor positiv effekt. Trafikdämpande åtgärder i centrum som ett komplement till Västra länken minskar antalet fordon per dygn längs Västra Esplanaden med 25 – 35 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 överflyttning av trafik från centrum/väg 503 till den nya ringleden. Men också att begränsa framkomligheten för personbilstrafik samt tunga transporter utmed Västra Esplanaden utan att försämra framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärden genomfördes 2015-11-19 samt justerades 2015-11-25.

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

Tidplan: Genomfört 2015.

Effekt: Liten effekt.

4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram

Målet är att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort 2025. 2018 och 2019 togs nya cykeltrafikprogram och fotgängarprogram fram och antogs 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 2025 har följande åtgärder genomförts:

- U-bike är en el-lådcykelpool för allmänheten och de två garagen är placerade på universitetsområdet och i centrala Umeå (Cykelstället). Under 2024 hade tjänsten över 350 unika användare och tillsammans lånade de lådcyklar vid drygt 4400 tillfällen. Utöver privatpersoner så finns det även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang.
- Åtgärdat enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister, vilket är en satsning på att få bort enklare hinder på våra gång- och cykelvägar. Exempel på åtgärder kan vara att ta bort kantstenar, göra kurvor mindre snäva med mera. Det handlar om mindre åtgärder men som trots att de är små kan göra stor skillnad för fotgängarnas och cyklisternas framkomlighet och komfort. Under 2025 fokuserade vi i första hand på åtgärder på Röback, Grisbacka, Grubbe och Västerhiske.
- Flera av de mobility management-åtgärder som beskrivs under kommande avsnitt bidrar till att öka andelen cyklister.

- Från och med 2020 följer kommunen upp arbetet med beteendepåverkan, gods, parkering, cykel, fotgängare, kollektivtrafik samt trafikmätningar i ett Mobilitetsbokslut. Bokslutet beskriver åtgärder, satsningar och nyckeltal, finns att läsa på denna webbsida: www.umea.se/mobilitetsbokslut
- Förbättrat belysningen på huvudstråket för gång och cykel längs Grubbevägen, ca 1 km.
- Byggt en ny gång- och cykelväg längs Tegsvägen, från Korpralsvägen till Ishallen.
- Förbättrat dagvattenhanteringen längs Fridhemsvägens gång- och cykelbana.
- Förbättrat linjeföringen för cyklister vid infarten till Nolia, korsningen Skolgatan/Galoppstråket.
- Färdigställt gång- och cykelväg längs Bölevägen, flyttad till norra sidan bl.a. för att underlätta vinterväghållningen.
- Färdigställt ombyggnation av Nygatans cykelväg genom centrum.
- Två fasta mätstationer har installerats för räkning av cyklister; på Nygatan vid Navet och på Akademileden nära Gösta Skoglunds väg. De kan även detektera elsparkcyklar.
- 2024 installerades fem nya cykelpumpar på följande platser: Tomtebo, Teg, Sandbacka, Holmsund och Hörnefors.
- Byggt en ny cykelöverfart vid korsningen Kvarnvägen/Storgatan.

Förutom att ovanstående aktiviteter bidrar till att öka andelen cyklister så syftar de även till att öka trafiksäkerheten.

Avseende cykelflöden mäts ett antal platser kontinuerligt för att kunna följa utvecklingen över tid. Platserna omringar de centrala stadsdelarna; Väst på stan, Centrumfyrkanten samt Öst på stan. Bland de 15 platserna finns Svingen samt Gamla bron. Sammanställningen av de senaste årens data visar på en ökning i passerande cyklister.

Beskrivning	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GC-bro Gamla bron	3 621	3 920	3 321	3 019	3 304	3 494	3 438
GC-bro Kyrkbron	2 468	2 532	2 605	2 040	2 292	2 456	2 352
Strandpromenaden söder om Öbacka strand-området	1 000	1 324	1 269	954	913	980	1 109
Svingen	5 214	4 822	4 646	3 368	3 923	4 063	4 086
GC-tunnel söder om Maja Beskow gymnasiet	2 801	3 386	3 087	2 398	2 866	2 922	2 834
GC-tunnel Fridhemsvägen	1 156	1 485	1 296	1 367	1 291	1 331	1 494
GC-tunnel Nytorgsgatan - Hemvägen	1 162	1 050	930	774	834	822	953
GC-viadukt Östra Kyrkogatan	1 915	1 957	1 883	1 566	1 865	1 954	2 254
GC-tunnel Sara Lidman	1 821	1 934	1 826	1 591	1 599	1 617	1 652
GC-bro Knorren	1 796	1 315	1 655	1 136	1 300	1 565	1 608
GC-tunnel Bomvägen	758	751	725	625	660	680	661
Skolgatan i höjd med Skrindvägen (Hedlundadungen)	1 073	1 250	1 274	1 119	1 103	1 009	1 127
Prinsgatans förlängning över Tvärån	706	560	731	632	706	805	696
Storgatan vid Tvärån	1 960	2 288	2 178	1 510	1 800	1 744	1 918
Strandpromenaden vid Kvarnvägen (småbåtshamnen)	253	281	496	386	368	395	267
	27 703	28 853	27 923	22 485	24 824	25 837	26 449

Tabell 7: *Snitt över antalet förbipasserande cyklister under 2018 - 2024 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 cykeltrafikprogram samt ett fotgängarprogram. Enligt beräkningar i Simair minskar dock uppskattad kvävedioxidhalt med 1 procent om antalet fordon minskar med 5 procent.

4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna

För att öka tillgängligheten för cykeltrafiken så har Umeå kommun byggt en cykelbro över Umeälven mellan Lundåkern och Bölesholmarna. Sammankopplingen av de två stadsdelarna möjliggör fler hållbara resor och skapar ett alternativ till arbetspendling med bil för västra och södra delarna av Umeå. Namnet på bron är Lundabron. Bron öppnades i december 2019. Gång- och cykelflödena har ökat stadigt under åren och bron används mer än någonsin under 2023.

Tidplan: 2015 – 2020

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

4.2 Beteendepåverkan

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

4.2.1 Mobility management

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

BATS: Hållbart resandeprojekt (EU) med fokus på vinterhalvåret

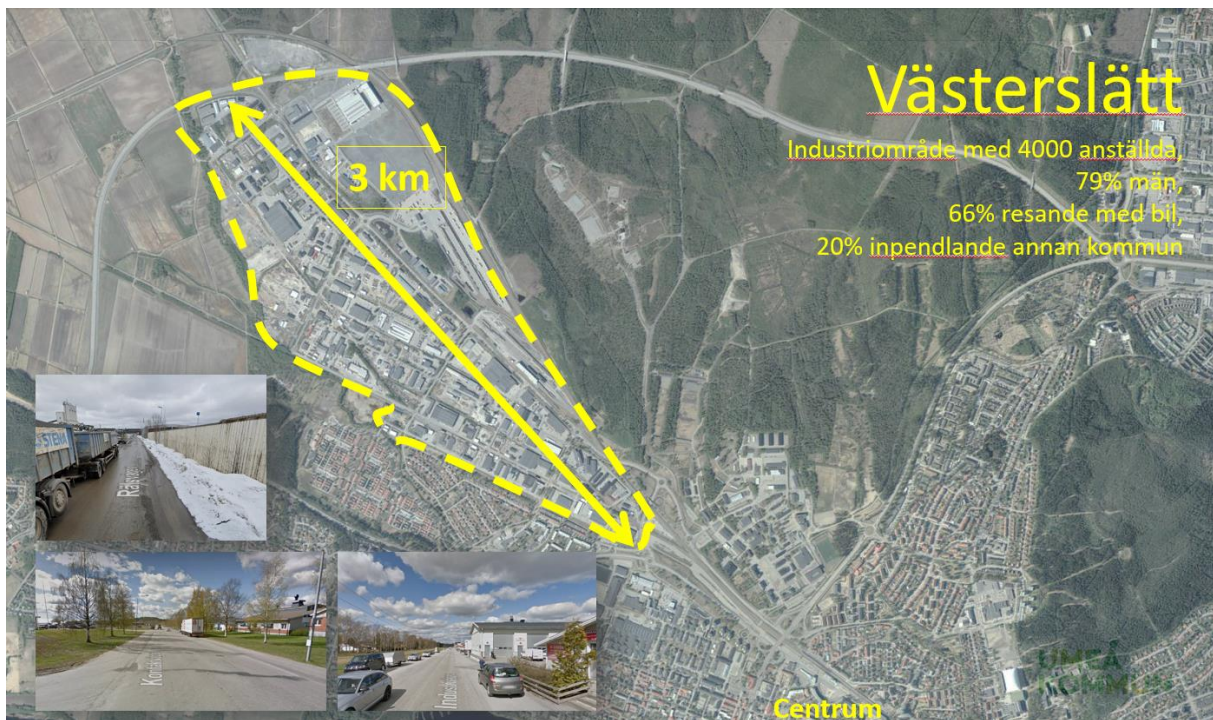
I november 2023 startade projektet Baltic Sea region active mobility solutions (BATS). Fokus är främst att öka och underlätta hållbart resande under vinterhalvåret. Flera europeiska städer och organisationer runt Östersjöregionen deltar. Under 2025 har olika aktiviteter genomförts:

- **Resvaneundersökning** för medborgare (februari 2025) i syfte att få statistik hur invånarna reser på vintern eftersom tidigare resvaneundersökningar endast gjorts på hösten. Samma mätmetod som undersökningen hösten 2022 användes, för att enkelt kunna jämföra data.
- **Umehoj** lanserades, som är ett gratis lånesystem för elcyklar. Syftet är att människor som hittills inte provat en elcykel och funderar på att eventuellt köpa ska få möjlighet att testa gratis i tre veckor, för att se om det passar i deras vardag och förhoppningsvis byta ut fler bilresor. Elcyklarna är utplacerade på tre cykelbutiker i Umeå och bokas via Umeå kommuns hemsida.
- **Vinterspanarna** genomfördes januari-mars där medborgare fick anmäla sig att bli vinterspanare och därmed vara kommunens extra ögon ute på vägarna och rapportera hur vinterväghållningen fungerar, speciellt på sin egna pendlingssträcka till jobbet.
- **Projicerande vägmärken** i form av separerade gång-och cykelskyltar sattes upp på Brogatan, Kungsgatan och Akademileden. Syftet är att tydliggöra vilken sida man går respektive cyklar på, när linjer i asfalten inte syns under snön. Vägmärket projiceras istället som en lampa som lyser i snön. arbetet i projektet att fokusera på cykelaktiviteter, utveckling av plogwebben, en resvaneundersökning under vintern, kommunikation samt belysningsåtgärder under Höstljus. Projektet pågår tom 2026.
- **Kommunikationsfilmer** för vintercykling har tagits fram och är under utveckling där syftet är att kunna använda till aktiviteter inom projektet men även för kommunen i helhet efter projektet avslutats.

Thriving Northern Mobility

Thriving Northern Mobility är en del av samarbetet Thriving Northern Cities, där fem kommuner i norra Sverige utvecklar ny kunskap om hållbart resande. Projekttiden är 2024-2028. I Umeå kombinerar vi fysiska åtgärder i gaturummet med ett starkt fokus på normer kring resande och hur de skiljer sig mellan kvinnor och män.

Under 2021 påbörjades arbetet på Västerslätts verksamhetsområde med fokus på jämställda och hållbara arbetsresor, en förstudie genomfördes med stöd av Energimyndigheten. Umeå kommun har sökt och fått fortsatt finansiering för arbete på Västerslätt med ambition att sprida detta till existerande och framväxande liknande områden, t.ex. Klockarbäcken och Umeå Eco industrial Park. Arbetet finansieras delvis av Tillväxtverket. Ytterligare ett projekt finansieras inom samma satsning med fokus på cirkulärt byggande. Arbetet i projektet kommer att pågå i fyra år och sker i samband med att fler busshållplatser byggs på Västerslätts verksamhetsområde. Under 2024-2025 har workshops och träffar hållits med deltagande företag på Västerslätt och universitetskurser på både Arkitektshögskolan och Samhällsplanerarprogrammet har förlagts till området.



Figur 10: Kartutsnitt för projektområde Västerslätt.

Exempel på åtgärder som testats hittills är förändring av busstidtabeller i samarbete med deltagande företag, testresenärsprojekt och dialog om fortsatta åtgärder med anställda på området under mer uppsluppna former. Arbetet sker i samverkan mellan Umeå kommun med tillhörande kommunföretag och företag på Västerslätt.

Mobility management i gatubyggnadsprojekt

Tekniska nämnden har gett Gator och Parker i uppdrag att arbeta med mobility managementåtgärder i gatubyggnadsprojekt. Med koppling till detta uppdrag är Umeå kommun en av de kommuner som deltagit i ett projekt av Tyréns som handlar om att ta fram en handbok för MM i byggskedet. Under hösten 2025 har en arbetsmodell arbetats fram och en budget för genomförande finns avsatt för 2026, med förhoppning om förlängning kommande år.

Löpande aktiviteter under året

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

Samarbete med polisen: Umeå kommun fortsätter sitt samarbete med polisen med fokus på trafiksäkerhet och synlighet i trafiken, bland annat genom gemensamma aktiviteter. Under våren genomförs en aktivitet i centrum tillsammans med polisen med fokus på trafikregler och trafiksäkerhet. Under hösten delas cykellysen och reflexer ut av kommunen och polisen informerar om vikten av att synas i trafiken.

U-bike: U-bike är kommunens el-lådcykelpool som finns på två ställen i Umeå; på universitetsområdet och i centrum (Cykelstället). Intresset för U-bike är mycket stort, 347 personer (337 personer, 2022) har under 2023 använt sig av tjänsten och tillsammans har de lånat lådcyklar vid över 3900 tillfällen (4200 tillfällen, 2022). Det finns även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang. U-bike har sedan 2017 fått stor uppmärksamhet i media och intresset för att göra studiebesök på Cykelstället är fortfarande stort.

Mobilitetsveckan infaller i september varje år och då anordnar Umeå kommun ett antal aktiviteter, både på egen hand och i samarbete med andra aktörer:

- **Busskortsjakten** – På sju busshållplatser i Umeå tätort fanns två gömda 30-dagars busskort. Varje dag publicerades en ledtråd om vilken busshållplats man skulle leta på. Aktiviteten genomfördes i samarbete med Ultra.
- **Cykellyse- och reflexkampanj med polisen** – Med hösten och vintern kommer även mörka eftermiddagar och kvällar. Vi vill att Umeåborna ska gå och cykla säkert dygnet runt och då måste man synas. Tillsammans med polisen delade vi ut cykellysen och reflexer samt informerade om trafiksäkerhet och bötesbelopp.
- **Bli en "Vinterspanare"** – Under veckan gick intresseanmälan ut för att bli Vinterspanaren. En aktivitet inom projektet BATS som vi fortsätter med kommande vintersäsong.

Välkomstmässan: Gator och parker deltar på Välkomstmässan för nya studenter på Umeå universitet. Syftet var att informera om trafiksäkerhet och hållbart resande i kommunen. Tältet får väldigt många besökare och de flesta deltar i tävlingar. Reflexer, cykellysen, sadeltrasor med mera delas ut under dagen.

Vintercyklingsdag och Cykelns dag: Under vintercyklingsdag i februari arrangerades en tävling där medborgare kunde skicka in sitt bästa vintercyklingstips och ha chans att vinna cykelhjälm eller cykelväska. Det delades även ut reflexer och cykellysen i centrum till medborgare under dagen. På cykelns dag i juni gjordes en tävling i sociala medier om vilken sida man går respektive cyklar på, på en gemensam/separerad gång-och cykelbana.

4.2.2 Kollektivtrafikprogram

Umeå kommuns mål är att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2025. För att nå denna målsättning är det av stor vikt att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks och att det sker på bekostnad av bilismens andel av resandet. 2021 antogs Umeå kommuns kollektivtrafikprogram. Kollektivtrafikprogrammets syfte är att förbättra för befintliga kollektivtrafikresenärer samt öka andelen kollektivt resande.

Tidplan: 2021 – 2025.

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.

Kollektivtrafikprogrammet syftar till att prioritera investeringar i stomlinjestråken samt att slå fast hur infrastrukturen i stråken bör utformas för att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Programmets målår är 2025 och de flesta åtgärderna i programmet är genomförda. Exempel på genomförda åtgärder år 2024-2025 är ny busslinje från Umedalen till Ersboda via Västerslätt istället för Vasaplan, byggnation av väderskyddade cykelparkeringsplatser vid busshållplatser i tillväxtstråken samt framkomlighetsåtgärder för framför allt busstrafiken på stomlinje 8.

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 åtgärdspaket med 8 olika delåtgärder (finns beskrivna i [åtgärdsprogrammet](#), avsnitt 5.2.3, sid 36f) tas ett helhetsgrepp kring tjänsteresorna.

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

Tidplan: 2015 – 2021

Effekt: Liten - medelstor effekt. Åtgärden har liten effekt på de totala utsläppen men 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 snötransporter från centrum sker längs väg 507 och väg 503. Under 2019 har snötippen som var placerad i Röback stängts. Detta har gjort att behovet med att hitta ytor för nya

permanenta snötippor har ökat ytterligare. En ny yta för snötipp på Bergsboda har blivit färdigställd och kommer att börja användas vintern 2021 – 2022.

- *Tider för bortforsling i förhållande till tider med höga luftföroreningshalter*
Snö har körts bort från gator direkt efter plogning delvis för att minska partikelhalterna i luften. På väg 503 utförs transporter av snö av Trafikverket under natt och tidig morgon efter utförd plogning. Det innebär ett rationellt och tidsbesparande arbete vilket i sin tur innebär en så låg miljöpåverkan som möjligt. Arbetet har genomförts under flera år men mer frekvent sedan 2012.
- *Behov av utrymmen för snöupplag i en förtätad stad*
En inventering av tillfälliga snöupplag, det vill säga snöhögar i väntan på borttransport, har skett inom centrumfyrkanten. Platserna är lokaliserade så att så korta transporter som möjligt sker för att transportera dit snön och samtidigt en så rationell borttransport som möjligt. Dock har en förtätad stadskärna inneburit att ytor som används för tillfälliga snöupplag ständigt minskar, vilket gör att platserna för tillfälliga snöupplag förändras varje vinter.

Tidplan: Löpande arbete

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. Merparten av åtgärderna i parkeringsprogrammet har genomförts. I dagsläget jobbas det med att uppdatera parkeringsreservaten i översiktsplanen och färdigställande av mobilitetsnormen. Därefter behöver ett mobilitetsprogram tas fram som samlar de hållbara färdsattnen samt parkering.

Tidplan: Löpande arbete.

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.

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 kommer Umeås stadsbusstrafik vara helt eldriven from sommaren 2026. Sedan tidigare finns det 27 elbussar i trafik och nu övergår de resterande från fossilfri till eldrift.

Tidplan: Löpande arbete.

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

4.3.2 Information om tomgångskörning

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

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

Tidplan: Löpande arbete.

Effekt: Liten effekt.

4.4 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 lät utföra passiva korttidsmätningar (diffusionsprovtagare) av NO₂ (tidigare även av NO_x) genom Umeå universitet. Mätningar skedde under 1-2 veckor på 22-29 platser i Umeå under tio år, 2009 tom 2019. 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

Järnvägsplaner har vunnit laga kraft för den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Bygget för sträckan Umeå – Dåva pågår och väntas vara klar för trafik 2027, under förutsättningar att signalsystem/trafikledningssystem då är på plats. Sträckan Dåva – Skellefteå förväntas vara klar 2035/2036, förutsatt att regeringen beviljar full finansiering. Hela banan upp till Luleå ingår i den nationella transportplanen för 2022 – 2033 men är där endast delvis finansierad. I förslag till nationella transportplan 2026–2037, som ska beslutas under våren 2026, redovisas full finansiering av Umeå - Skellefteå. För delen Skellefteå - Luleå är knappt halva kostnaden finansierad inom planperioden.

Stationslägen längs den första etappen mellan Umeå och Skellefteå är: Umeå, Sävar, Robertsfors, Bureå och Skellefteå. Mer information, se kommunens sida om [Norrbotniabanan](#).

Aktuell tidplan för Norrbotniabanan

2020–2026	Byggnation Umeå–Dåva.
2025	Byggstart Dåva–Skellefteå skedde januari 2025.
2035/2036	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.

Uppföljningsrapport 2025, Uppföljning av Renare luft i Umeå, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

2025-10-20

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Fredrik Larsson

www.umea.se/luft

