

Uppföljningsrapport 2021

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

UMEÅ
KOMMUN

Sammanfattning

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

Uppföljningen visar att det allmänna resebeteendet har ändrats något till följd av rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten för att minska spridningen av Corona-pandemin. Jämfört med tidigare år så har resandet med kollektivtrafiken minskat för första gången sedan 2014. Resandet med cykel har dock inte påverkats nämnvärt. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har fortsatt enligt plan. Däremot kommer den stora byggnationen av Västra länken bli försenad på grund av ett broras och länken färdigställs mest troligt under 2022.

Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet men har stigit avsevärt. Den europeiska miljö kvalitetsnormen klaras.

Miljö kvalitetsnormen för antal dygn har överskridits kraftigt. Även medelvärdet för timmar ligger över normen.

Några händelser under 2021:

- 2021 antogs Umeå kommuns kollektivtrafikprogram. Kollektivtrafikprogrammets syfte är att förbättra för befintliga kollektivtrafikresenärer samt öka andelen kollektivt resande.
- Resandet med lokaltrafiken i Umeå kommun har påverkats mycket negativt till följd av pandemin både under 2020 och 2021.
- Tung trafik över Västra Esplanaden har ökat både under 2020 och 2021.
- Inom HAR-projektet genomfördes en elcykelkampanj, översyn av resepolitik och flera andra insatser för att uppmuntra anställda att resa hållbart.

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
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	16
4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram	17
4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	19
4.2 Beteendepåverkan	20
4.2.1 Mobility management	20
4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program	23
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 2020 hade Umeå 128 901 invånare. Antalet invånare ökade med 1 323 personer under 2020. 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.

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

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

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

2.2 Meteorologiska förhållanden

Både NO₂ och PM₁₀ genereras främst av utsläpp från trafiken. För Umeås del varierar dock halterna i luften i starkt samband med vädret. Vid kalla dagar med låga vindhastigheter blir omblandningsförhållandena dåliga när lufttemperaturen inte sjunker så mycket i höjled, eller så skiktas sig luft i luften och lägger sig som ett lock över staden, så kallad inversion där varm luft överlagras 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

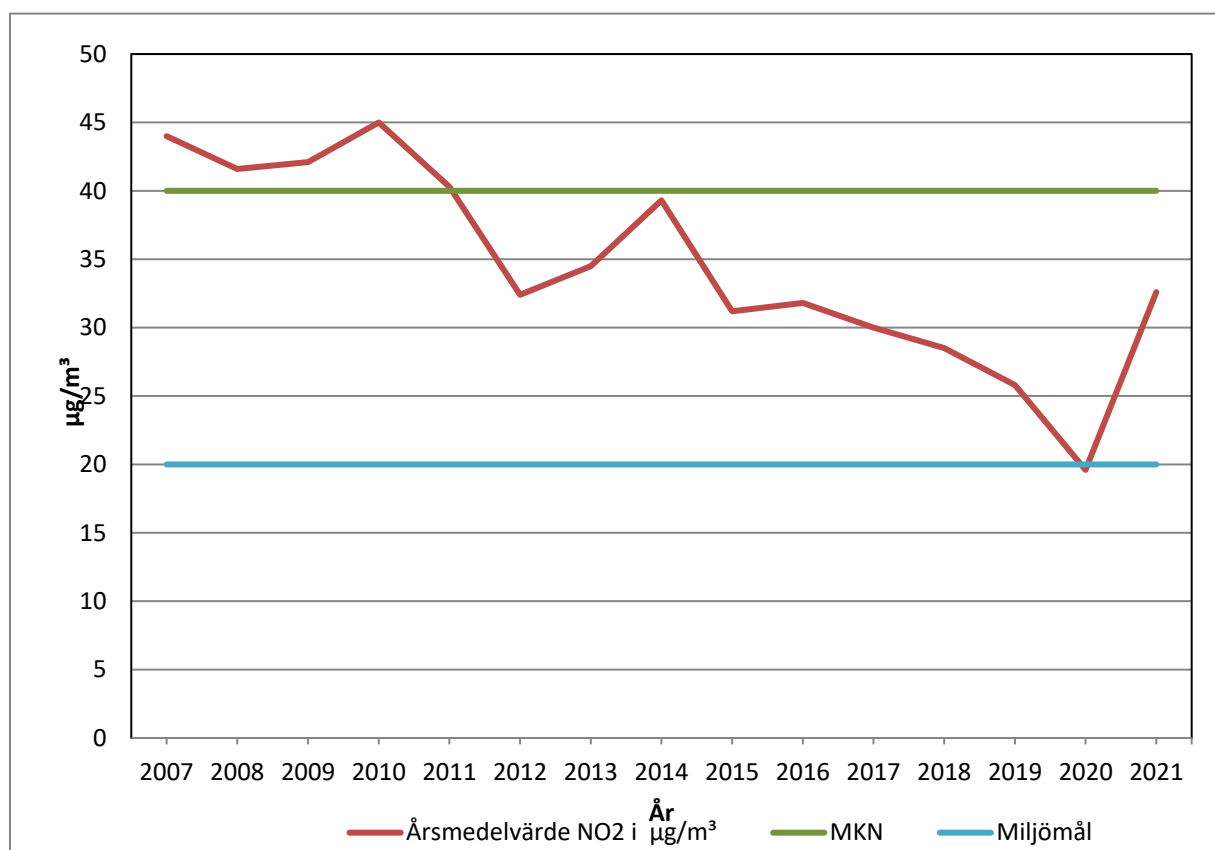
Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet och trafikflöden på Västra Esplanaden.

3.1 Luftmätningar

Uppmätta halter av kvävedioxid på års-, dygn- och timbasis för perioden 2007 – 2021 visas i de följande avsnitten. Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger som tidigare år under gränsvärdet och uppfyller den svenska och den europeiska miljökvalitetsnormen (MKN). Dock visar det sig att vi för 2021 redan har uppmätt för många dygn samt för många timmar med för höga värden och därmed klarar vi inte miljökvalitetsnormerna för 2021. Miljömålet kommer att överskridas under 2021 beträffande årsmedelvärdet.

3.1.1 Årsmedelvärde

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



Figur 1: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, årsmedelvärde 2007 – 2021.

-Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 10 november.

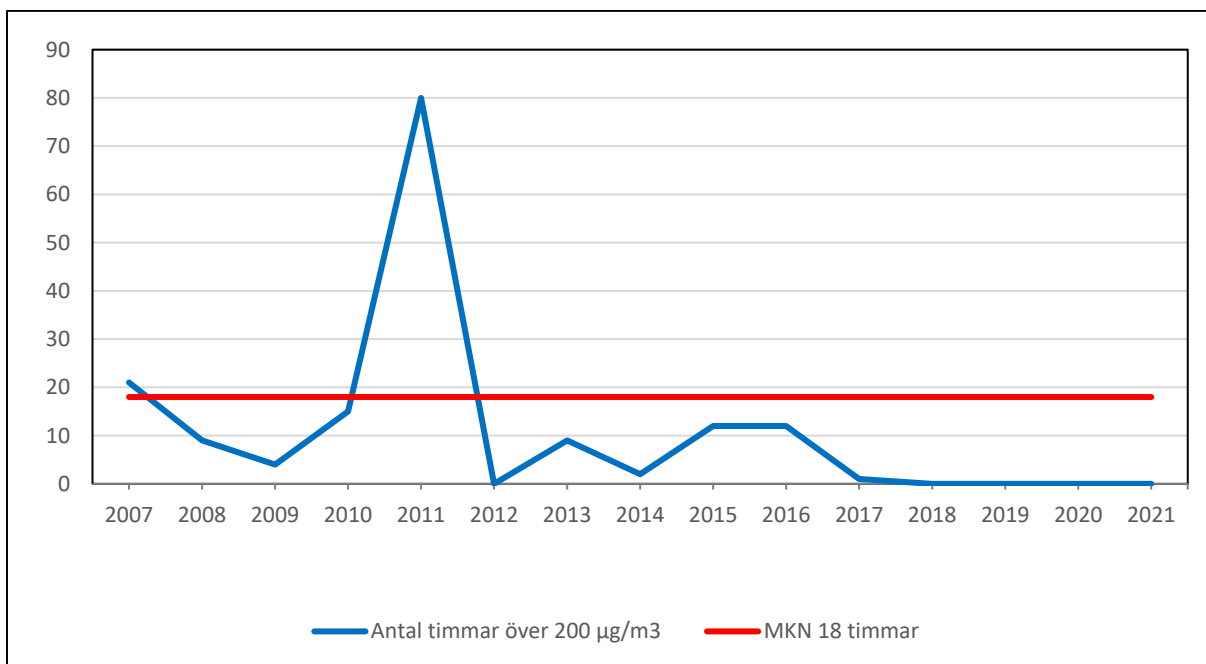
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Årsmedel -värde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	40,3*	32,4	34,5	39,3	31,2	31,8	30	28,5* *	25,8	19,6	32,6

Tabell 1: Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2011 – 2021. * Överskridande av årsmedelvärde MKN

** Uppmätt värde, men med för låg datafångst.

3.1.2 Antal timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Enligt EU:s miljökvalitetsnormer får antalet timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inte överstiga 18 timmar.



Figur 2: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 2007 – 2021.

-Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 10 november.

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

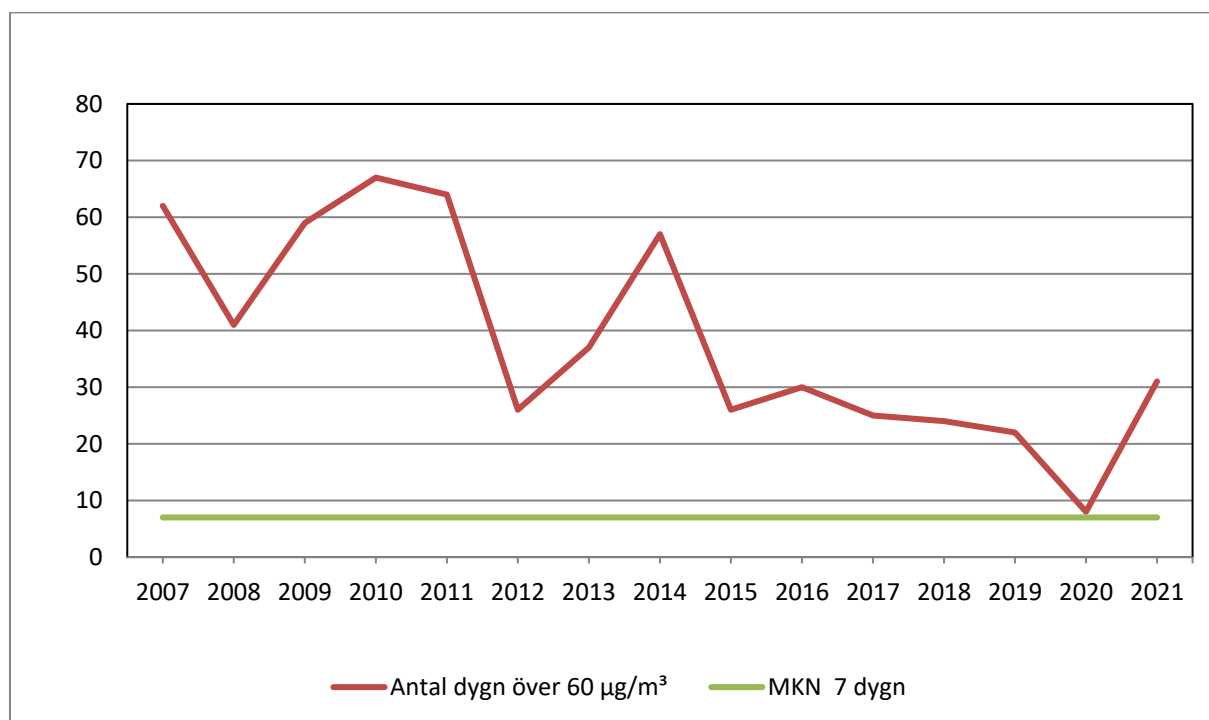
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (högst 18)	80*	0	9	2	12	12	1	0	0	0	0

Tabell 2: Antal timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (högst 18), 2011 – 2021.

* Överskridande av antalet timmar över 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

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, 2007 – 2021.

-Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 10 november

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

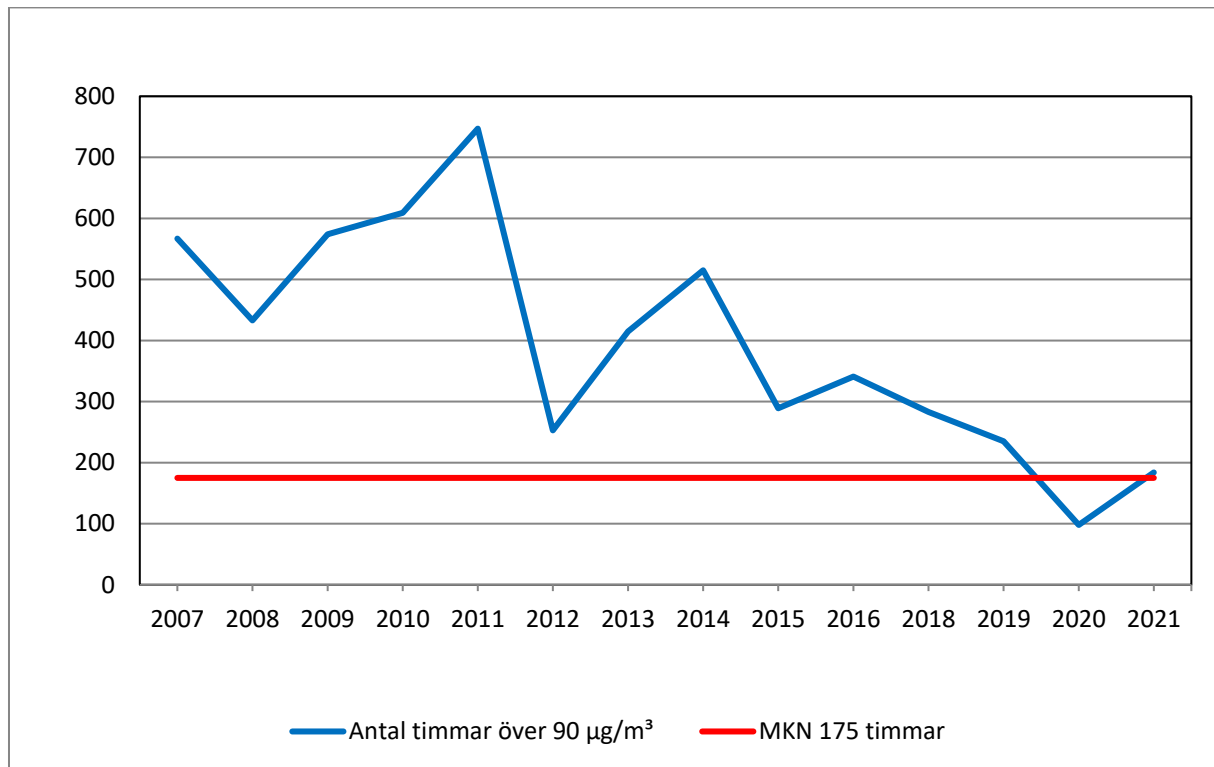
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal dygn över 60 µg/m ³ (högst 7)	64*	26*	37*	57*	25*	30*	25*	24*	22*	8*	31*

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 4: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, antal timmar över 90 µg/m³, 2007 – 2021.

- Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 10 november.
- Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

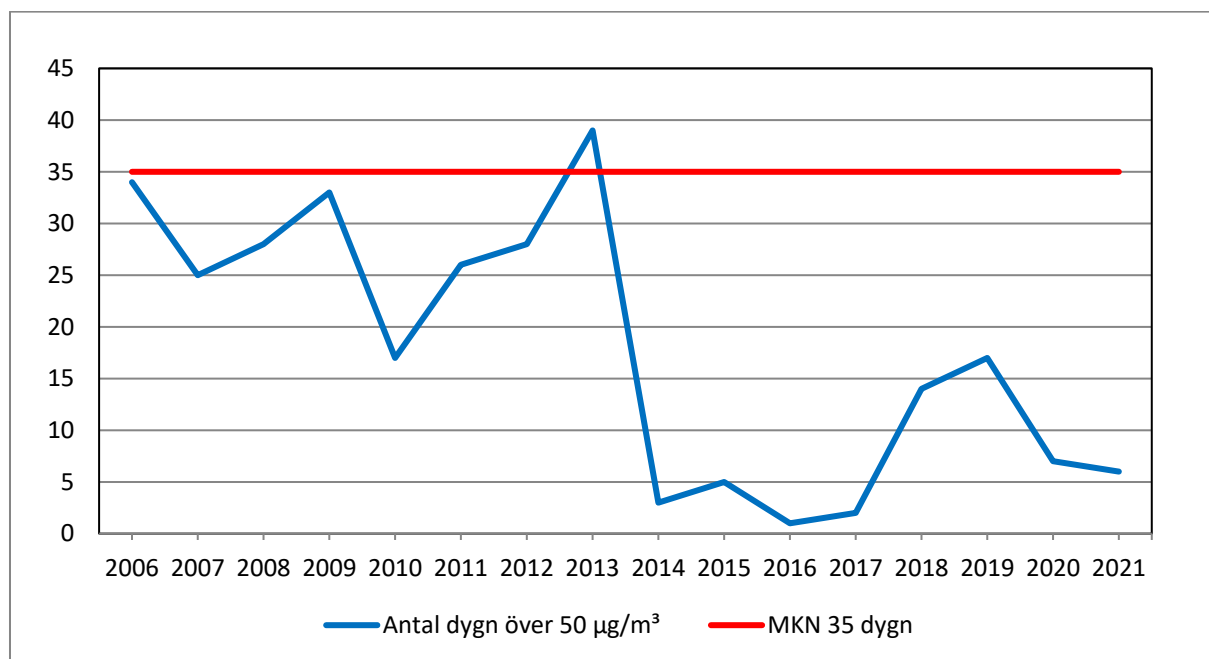
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal timmar över 90 µg/m ³ (högst 175)	747*	253*	415*	515*	289*	341*	316*	283*	235*	98	184*

Tabell 4: Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2010 – 2021.

* Överskridande av antalet timmar över 90 µg/m³.

3.1.5 Partiklar

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



Figur 5: Trend för partiklar (PM10) på Västra Esplanaden, antal dygn över 50 µg/m³, 2006-2021. Antal dygn över 50 µg/m³ får inte överstiga 35 dygn. Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari t.om 10 november.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal dygn över 50 µg/m³	26	28	39*	3	5	1	2	14	17	7	6

Tabell 5: Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2010 – 2021.

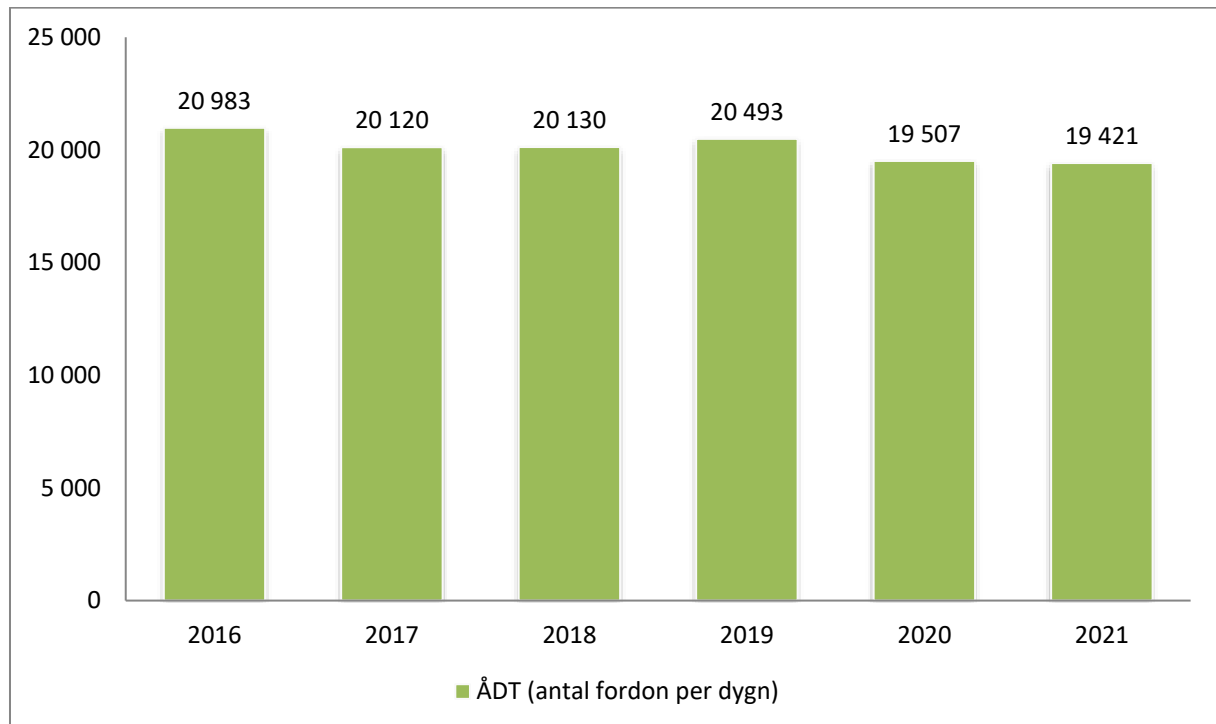
- Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari till t.om 10 november.

* Överskridande av antalet timmar över 50 µg/m³

3.2 Trafikmätningar

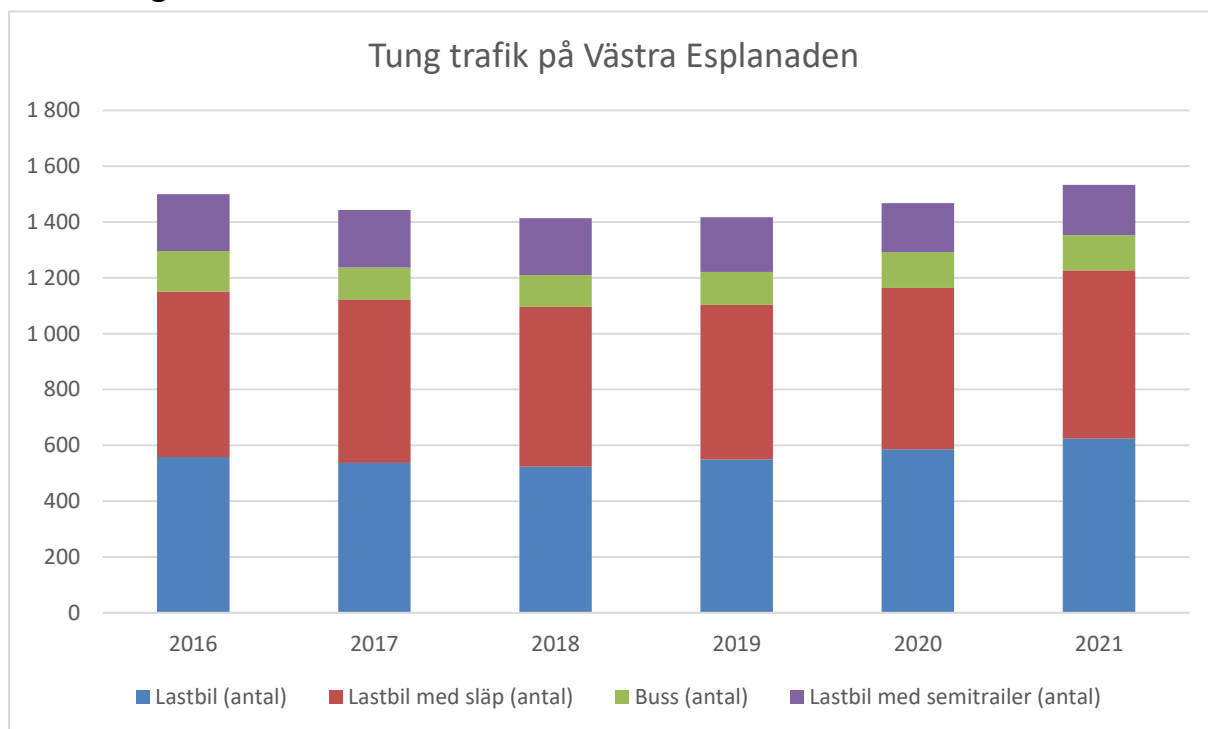
Årsdygnstrafiken för 2021 ligger på ca 19 400 fordon per dygn, detta baserat på mätningar från januari till november 2021 (del av sept, okt resp nov). Andelen tung trafik ligger på strax under 8 %. Den ena sensorn i södergående riktning gick sönder i mitten av september och lagades i mitten av oktober, därför har endast del av dessa månader medtagits. Pandemin har inte påverkat totaltrafiken i någon större utsträckning efter mar-maj 2020, det bekräftar även vår trafikmätningsskonsult från övriga landet, däremot har man justerat sina restider en aning.

3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)



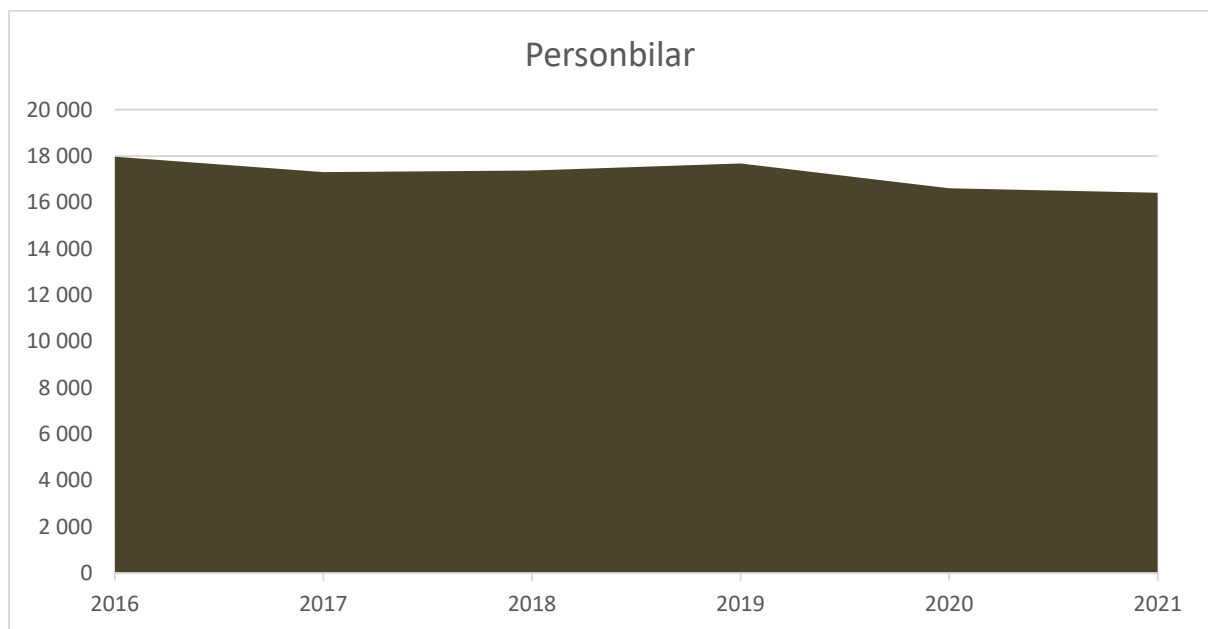
Figur 6: ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2016 – 2021. ÅDT 2020 grundar sig på mätningar från januari till november.

3.2.2 Tung trafik



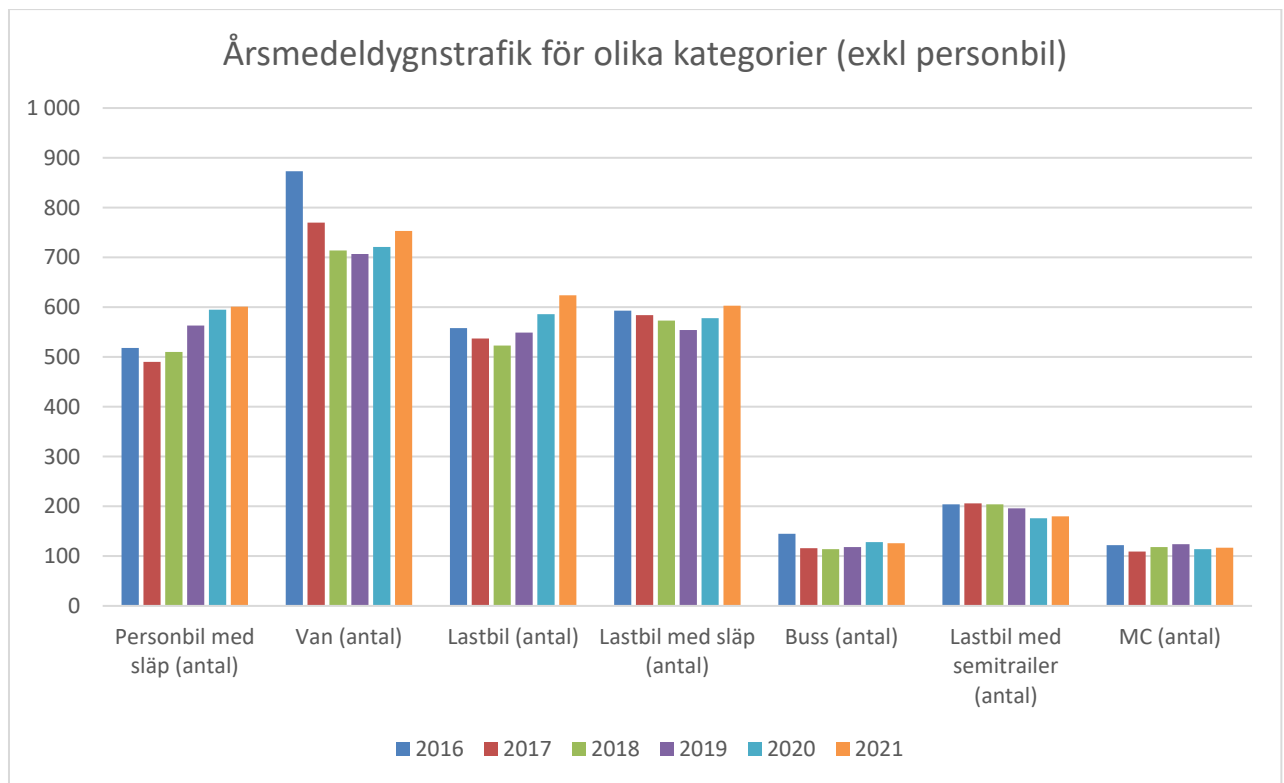
Figur 7: Tung trafik på Västra Esplanaden, 2016 till 2021.

3.2.3 Personbilstrafik



Figur 8: Personbilar på Västra Esplanaden, 2016 till 2021.

3.2.4 Trafik av olika transportslag exklusive personbilar



Figur 9: Trafik av olika transportslag exkl. personbilar på Västra Esplanaden, 2016 till 2021.

4. Åtgärder

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

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

Tabell 6: Sammanställning av åtgärder

4.1 Fysisk planering

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

4.1.1 Färdigställa ringleden

Projektet med att bygga en ringled runt Umeå inleddes 1997 med huvudsyfte att förbättra luftkvaliteten i centrala Umeå där miljökvalitetsnormerna överskrids. Projektet syftar även till att förbättra trafiksäkerheten, öka framkomligheten och verka för tillväxt och stadsutveckling. Två av tre länkar i ringledssystemet färdigställdes och invigdes hösten 2012. Västra länken som är den sista och för luftkvaliteten viktigaste pusselbiten förväntades tidigare vara klar i slutet av 2021, men p.g.a. broras kommer färdigställandet att försenas. Enligt Trafikverket kan Västra länken preliminärt vara klar i slutet av 2022, men osäkerheterna är stora.

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 ringleden 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 och längs övriga delar av väg 503. När åtgärden är genomförd förväntas trafikvolymen längst Västra Esplanaden minska med cirka 10 procent färre fordon per dygn.

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

Effekt: Stor positiv effekt. Med Västra länken utbyggd förväntas trafikvolymen längs Västra Esplanaden minska 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 framför allt en förbättrad luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, minskade barriäreffekter och stadsutveckling.

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

Effekt: Stor positiv effekt. Trafikdämpande åtgärder i centrum som ett komplement till Västra länken minskar antalet fordon per dygn längs Västra Esplanaden med cirka 30 procent jämfört med att inte genomföra åtgärden.

4.1.3 Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden

Trafikverket gjorde en översyn av trafiksignalerna längs Västra Esplanaden under 2014 som var klar hösten 2015. Syftet var att justera inställningarna på trafiksignalerna utifrån vad som gav störst trafikdämpande effekter och därmed skapa en överförflyttning av trafik från centrum/väg 503 till den nya ringleden. Men också att begränsa framkomligheten för personbilstrafik samt tunga transporter utmed Västra Esplanaden utan att försämra framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärden genomfördes 2015-11-19 samt justerades 2015-11-25.

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

Tidplan: Genomfört 2015.

Effekt: Liten effekt.

4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram

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

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

Kommunen arbetar kontinuerligt för att öka antalet cyklister. Under 2021 har följande åtgärder genomförts:

- U-bike är en el-lådcykelpool för allmänheten och finns på universitetsområdet i centrala Umeå (Cykelstället). Intresset för U-bike är mycket stort, cyklarna har sedan starten tillsammans rullat drygt 153 000 km och över 770 personer har testat tjänsten. U-bike har fått stor uppmärksamhet i media och nationellt. Under 2019 utvecklades tjänsten med u möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna ett abonnemang.
- Åtgärdat enkelt avhjälpta hinder för fotgängare och cyklister, vilket är en satsning på att få bort enkelt avhjälpta hinder som fotgängare och cyklister möter på våra gång- och cykelvägar. Exempel på åtgärder kan vara att ta bort kantstenar, göra kurvor mindre snäva med mera. Det handlar om mindre åtgärder men som trots att de är små kan göra stor skillnad för fotgängarnas och cyklisternas framkomlighet och komfort.
- Nya cykelöverfarter har byggts för att främja framkomligheten för cyklister.
- Flera av de mobility management åtgärder som beskrivs under kommande avsnitt bidrar till att öka andelen cyklister.
- Umecyklisten är en cykel- och trafiksäkerhetsutbildning för fjärdeklassare som har genomförts i 29 skolor och 49klasser under 2021.
- 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 länk [Mobilitetsbokslut 2020 \(umea.se\)](#)

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.

Avseende cykelflöden mäts 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. Sammanställningen av 2021 års data visar på en avsevärd minskning i passerande cyklister något som gissningsvis beror på en kombination av hemarbete samt väder. Temperaturen var låg under mätperioden, de första två veckorna var den i snitt strax över 6 grader jämfört med 2020 då temperaturen i snitt var 12 grader och det var också många regndagar under mätperioden 2021, vilket drar ned medlet vid sammanställningen av passerande cyklister.

Beskrivning	2017	2018	2019	2020	2021
GC-bro Gamla bron	3 793	3 621	3 920	3 321	3 019
GC-bro Kyrkbron	2 450	2 468	2 532	2 605	2 040
Strandpromenaden söder om Öbacka strand-området	907	1 000	1 324	1 269	954
Svingen	4 845	5 214	4 822	4 646	3 368
GC-tunnel söder om Maja Beskow gymnasiet	2 681	2 801	3 386	3 087	2 398
GC-tunnel Fridhemsvägen	1 244	1 156	1 485	1 296	1 367
GC-tunnel Nytorgsgatan - Hemvägen	1 174	1 162	1 050	930	774
GC-viadukt Östra Kyrkogatan	1 790	1 915	1 957	1 883	1 566
GC-tunnel Sara Lidman	2 046	1 821	1 934	1 826	1 591
GC-bro Knorren	1 679	1 796	1 315	1 655	1 136
GC-tunnel Bomvägen	706	758	751	725	625
Skolgatan i höjd med Skrindvägen (Hedlundadungen)	1 071	1 073	1 250	1 274	1 119
Prinsgatans förlängning över Tvärån	521	706	560	731	632
Storgatan vid Tvärån	2 182	1 960	2 288	2 178	1 510
Strandpromenaden vid Kvarnvägen (småbåtshamnen)	282	253	281	496	386
	27 370	27 703	28 853	27 923	22 485

Tabell 7: Snitt över antalet förbipasserande cyklister under 2017 - 2021 på 15 platser i Umeå.

Kommunen arbetar även för att öka antalet fotgängare. Under 2021 har bl.a. följande åtgärder genomförts:

- Kommunen har investerat i två trafikräknare som mäter både gång- och cykelflöden. Dessa har testats vid en rad olika platser och en planläggning för fortsatt mätning tas fram. Mätning av fotgängarflödet in mot centrum har påbörjats för att få ett bra underlag hur fotgängare rör sig i Umeå.
- Luleå tekniska universitet (LTU) och Sweco genomför ett forskningsprojekt om fotgängare under åren 2019–2022. Projektet finansieras av Trafikverket och det övergripande syftet är att studera vilken typ av utformning och planering av den bebyggda miljön som påverkar valet att gå.

Tidplan: Löpande arbete.

Effekt: Medelstor effekt. Det är svårt att bedöma hur stor överflyttningen från bil till gång och cykel blir till följd av genomförande av ett reviderat cykeltrafikprogram samt ett nytt 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.

Tidplan: 2015 – 2020

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

4.2 Beteendepåverkan

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

4.2.1 Mobility management

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

Genomförda åtgärder inom mobility management under 2021:

Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR)

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

- Elcykelkampanj - En aktivitet som låter anställda på Stadshuset låna elcyklar på rullande schema (två veckors-intervaller). Två testperioder har genomförts, en i januari, maj-juni och september-oktober.
- Cykla- och gåkampanj vinter - En kampanj för alla stadshusanställda, med syfte att uppmuntra till att gå och cykla mera, både till och från arbetet, på fritiden och i tjänsten. Samtliga deltagare fick antingen dubbdäck till sin cykel eller broddar. Broddar har även delats ut till verksamheter på Stadshuset för att användas för tjänsteresor till fots.
- Tjänstresepaketen som innefattar att revidera befintliga resepolicyer, sammanställa kommunens tjänsteresor, anpassa befintligt bokningssystem till hållbart resande och fysiska investeringar.
- 2018 beslutade FN att utse 3 juni till Världscykeldagen, för att sprida glädjen i att cykla. Under 2021 genomfördes ett digitalt event på temat cykling med bl.a. Olof Wretling, Aron Anderson och Sofia Åhman.
- Föreläsningar under 2021: Anders Hansen (beteendeförändring kopplat till fysisk aktivitet), David Stiernholm (Effektivisera sitt arbete på distans), Anna Bellman (Hybridmöten).
- Förmånscyklar - En enkätutvärdering genomfördes av projektet, den skickades ut till alla som har förmånscyklar. Resultatet visar bl.a. att bilresorna har halverats under sommarhalvåret. HAR-projektet anordnade även infomöte om förmånscyklar samt deltog på visningen av förmånscyklarna.
- Hubb för distansarbete – Projektet utvärderade hur det har fungerat att arbeta på distans på kontoret i Hörnefors. Utvärderingen innefattade även resvanor och resultatet visade att samtliga som arbetade därifrån cyklade eller gick istället för att köra bil till stadshuset.
- Cykelpump och markdekal – En cykelpump sattes upp vid Stadshusets södra flygel för att underlätta för cykling. Tillhörande markdekaler placerades ut med uppmuntrande och informativa budskap om cykling.
- Utbildning – Teamsutbildning för anställda.

- Gratis cykelservice och däckbyte - Erbjuds till anställda vår och höst för att uppmuntra till cykling både på sommaren och vintern.

Resvana – utskick och utvecklingsprojekt

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

Vintercyklingens dag

Under den andra fredagen i februari har Winter Bike to Work Day uppmärksammats sedan flera år tillbaka i många länder på norra halvklotet. Svensk Cykling, där Svenska Cykelstäder är medlem, arbetar för att uppmärksamma denna dag i Sverige under namnet Vintercyklingens dag. Umeås bidrag 2021 var att sprida information om dagen och att uppmuntra Umeås cyklisterna med bland annat cykellysen.

Mobilitetsveckan

Det europeiska initiativet för att underlätta och uppmuntra hållbara resor hade år 2021 temat Hållbar mobilitet – sunt och tryggt och slogan "Res hållbart, håll dig frisk". Umeå kommun deltog med aktiviteter kopplade till hållbart resande under vecka 37–38, bland annat busskortsjakten i samarbete med HAR-projektet, utdelning av giveaways och medverkan i lanseringen av NTF's hjälmkampanj "Det som är du".

Kollvisionen

Kollvisionen syftar till att ändra beteenden hos alla trafikanter och på så sätt göra trafiksituationen både trevligare och säkrare. Under maj 2021 genomfördes kampanjen i form av några korta filmer som spred kampanjens budskap att ta ögonkontakt, anpassa hastigheten, visa hänsyn och följa trafikreglerna.

Gå och cykla

Gå & Cykla till skolan arrangeras av Trafikkalendern, Sveriges största läromedel om barn och trafik riktat till årskurs F–6. Under 2021 deltog Umeå kommun och uppmuntrade skolorna till att anmäla sig till utmaningen. Under två valfria veckor i september till oktober samlade 11 deltagande skolor in så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med Gå & cykla är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer.

Serietidning

Under våren tog Umeå kommun i samverkan med Svenska cykelstäder fram ett roligt och lärorikt material om cykling och trafiksäkerhet. Under hösten skickades serietidningen "Min cykel & jag" ut till samtliga elever i årskurs 2 i Umeå kommun. Serietidningen är ett av Umeå kommuns led i satsningen på arbetet med hållbart resande och trafiksäkerhet. I tidningen får barnen bland annat stifta bekantskap med lodjuret och seriefiguren "Robin" och lära sig om vilken utrustning som måste finnas på en cykel, olika trafikregler och varför det är så bra med vardagsmotion genom att cykla till skolan. Tecknade serieberättelser varvas med spel och kluriga pyssel- och faktasidor.

Mer information: umea.se/sakraskolvagar

Kampanj Västra länken

Umeå kommun har deltagit i Trafikverkets initiativ att arbeta med Mobility Management i byggskedet. Ett moment i Umeåprojektet Västra länken har varit att leda om E12:an i nivå med Klockarbäcken/Umedalen under cirka ett år. Genom samverkan med berörda samhällsaktörer har Sweco, på uppdrag av Trafikverket, identifierat och genomfört åtgärder för att minska trafiktrycket och för att uppnå långsiktiga beteendeförändringar som främjar hållbarhet. En film har tagits fram som informerar om projektet och Umeå kommuns arbete med hållbart resande, anställda på Klockarbäcken har fått testa el-cyklar och en informationsföreläsning för arbetsplatser i området har genomförts.

Tidplan: 2015 – 2021

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

Sharing City Umeå

Umeå är tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö testbäddar för delningsekonomi inom det nationella programmet Sharing Cities Sweden. Satsningen ingår i det strategiska innovationsprogrammet Viable Cities. Inom projektet testas, utvecklas och utvärderas delningsekonomin möjligheter och utmaningar i städer. Inom Sharing City Umeå ingår 4 delprojekt fördelad mellan nio partners från offentlig och privat sektor. Under 2021 har fokus legat på att sammanfatta och slutrapportera projektet. Slutkonferensen hölls i augusti med en livesändning där alla medverkande aktörer fick berätta om resultaten av 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 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: Klart 2021

Effekt: Medelstor effekt. Kollektivtrafikprogrammet 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 påverkats mycket negativt till följd av pandemin både under 2020 och 2021.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal	6 382	6 617	7 021	8 100	8 700	9 375	9 700	6 533	5 850
bussresor	000	000	000	000	000	000	000	000	000*

Tabell 8 Antal registrerade bussresor. *Antal bussresor 2021 är en prognos.

Tidplan: 2015 – 2021

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

4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen

Åtgärden syftar till att öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen. Umeå kommun inklusive de kommunala bolagen är en av stadens största arbetsgivare. Förutom att aktivt verka för en förbättrad luftmiljö så är det viktigt att Umeå kommun agerar som ett gott föredöme. Genom ett åtgärds paket 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 lastbilslast. Åtgärden som syftar till att minska transportbehovet innebär en översyn av:

- *Lokalisering av snöupplag*
En översyn av ny placering av permanenta snötippor har påbörjats. Huvuddelen av alla snötransporter från centrum sker längs väg 507 och väg 503. Under 2019 har snötippen som var placerad i Röback stängts. Detta har gjort att behovet med att hitta ytor för nya permanenta snötippor har ökat ytterligare. En ny yta för snötipp på Bergsboda 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. 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.

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.

Totalt idag så finns det 25 elbussar i trafik. De kör på linjerna 1 och 8. Den planerade körsträckan med elbussarna är ca 1 700 000 km per år. All lokaltrafik körs idag fossilfritt, för övrigt i stort sett all inomkommunal trafik.

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, 2019 och 2020.

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

Tidplan: Löpande arbete.

Effekt: Liten effekt.

4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon

Under perioden november 2020 – oktober 2021 har Umeå Energi haft 14 168 laddningar på publika laddstationer runt om i regionen.

Antal laddningar	Totalt antal kWh	Antal laddningar mellan 10 – 60 min	Antal laddningar över 60 min	Antal unika kunder
14 168	240 700	9648	4520	2386

Tabell 9: Antal laddningar och överförd effekt vid publika laddstationer från Umeå Energi för perioden november 2020 – oktober 2021.

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 låter årligen utföra passiva korttidsmätningar (diffusionsprovtagare) av NO₂ (tidigare även av NO_x) genom universitetets försorg. Mätningar sker under 1-2 veckor på 22-29 platser i Umeå (tidigare cirka 40 platser). Mätningar genomfördes under 2003 och 2004 med ett uppehåll fram till 2009 och har genomförts kontinuerligt sedan dess. Syftet med mätningarna är att kartlägga luftföroreningsituationen i Umeå med avseende på kväveoxider som indikator på bilavgaser, samt att använda mätningarna som grund för validering av modellberäknade halter.

4.4.3 Utbyggd järnvägsinfrastruktur

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

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

4.4.5 Teknikutveckling

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

4.4.6 ITS Umeå

ITS står för Intelligent transport system och innebär olika former av stöd i trafiken med hjälp av informationsteknologi. De fyra ITS skyltarna som finns utplacerade vid infarterna E4 och E12 till Umeå har under hösten 2016 tagits i bruk. Vid höga luftföroreningshalter vid mätstationen på Västra Esplanaden 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 sjösatts 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 2021, Uppföljning av Renare luft i Umeå, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

2021-12-08

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Fredrik Larsson

www.umea.se/luft

