

Uppföljningsrapport 2024

Uppföljning av *Renare luft i Umeå*, kommunens

åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid

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.

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 försenad och färdigställs mest troligt under 2025.

Under 2024 har SMHI tagit fram en ny luftkvalitetskartering för Umeå som visar hur luftkvalitén förhåller sig till nuvarande och kommande miljö kvalitetsnormer. Rapporten och webbkarta publiceras på kommunens webbsida under hösten.

Nuvarande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid:

- ❖ Årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger under gränsvärdet sedan 2012.
- ❖ Dygnsmedelvärdet ligger under gränsvärdet för 2023 och för perioden januari – augusti 2024.
- ❖ Timmedelvärdet ligger under gränsvärdet sedan 2022 och för perioden januari – augusti 2024.

Nya europeiska miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid från 2030¹:

- ❖ Årsmedelvärdet ligger under det nya gränsvärdet sedan 2022.
- ❖ Dygnsmedelvärdet ligger nära gränsvärdet på Storgatan i anslutning till Västra Esplanaden. Även andra gator i Umeå centrum är nära det kommande gränsvärdet.
- ❖ Miljö kvalitetsnormen, 200 µg/m³ inte överskridas mer än en timme per år, klaras sedan 2017.

¹ SMHI 2024. Luftkvalitetskartering i Umeå – Spridningsmodelleringar med SIMAIR.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning	6
2. Bakgrund	7
2.1 Mätstationer	7
2.2 Meteorologiska förhållanden	7
2.3 Infrastrukturella åtgärder	7
3. Effekter av genomförda åtgärder	8
3.1 Luftmätningar	8
3.1.1 Årsmedelvärde	8
3.1.2 Antal timmar över 200 µg/m ³	9
3.1.3 Dygnsmedelvärde	10
3.1.4 Antal timmar över 90 µg/m ³	11
3.1.5 Partiklar	12
3.2 Trafikmätningar	13
3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)	13
3.2.2 Tung trafik	14
3.2.3 Personbilstrafik	14
3.2.4 Trafik av olika transportslag exklusive personbilar	15
4. Åtgärder	16
4.1 Fysisk planering	16
4.1.1 Färdigställa ringleden	16
4.1.2 Omvandla trafikleder innanför ringen	17
4.1.3 Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden	17
4.1.4 Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram	18
4.1.5 Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	20
4.2 Beteendepåverkan	21
4.2.1 Mobility management	21
4.2.2 Kollektivtrafikstrategi/program	24
4.2.3 Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	25
4.2.4 Översyn av snöhanteringen	25
4.2.5 Genomförande av parkeringsprogram	26
4.3 Renare resor	27
4.3.1 Elbussar	27

4.3.2 Information om tomgångskörning	27
4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon	28
4.4 Önskvärda åtgärder	28
4.4.1 Gemensam pendlingsstrategi för Umeåregionen	28
4.4.2 Samarbete med universitet om luftkvalitet och hälsa	28
4.4.3 Utbyggd järnvägsinfrastruktur	29
4.4.4 Påverkansarbete	29
4.4.5 Teknikutveckling	29
4.4.6 ITS Umeå	29

1. Inledning

Umeå är en kommun med stark tillväxt. Vid årsskiftet 2023/2024 hade Umeå 133 091 invånare. Antalet invånare ökade med 856 personer under 2023. 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. 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. Framför allt 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 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).

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 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 höjdlid, eller så skiktas sig t o m luften och lägger sig som ett lock över staden, så kallad inversion där varm luft överlagrar kall luft. Detta gör att luftomblandningen blir liten och att föroreningarna koncentreras på samma ställe. Särskilt problematiskt för Umeås del är situationen vid Västra Esplanaden som är hårt trafikerad. På grund av den skiktade luften under vintern och det trånga gaturummet får föroreningarna svårt att omblandas och höga halter av kvävedioxid uppstår. Dessutom ökar antalet bilister under vinterhalvåret och då bilarna har högre utsläpp på grund av kylan blir föroreningsnivåerna högre.

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 centrumfyrcanten. När ringleden är på plats kan åtgärder vidtas innanför ringen för att omvandla Västra Esplanaden till en stadsgata. Detta tillsammans med resterande åtgärder i åtgärdsprogrammet förväntas leda till en minskad biltrafik till förmån för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik.

3. Effekter av genomförda åtgärder

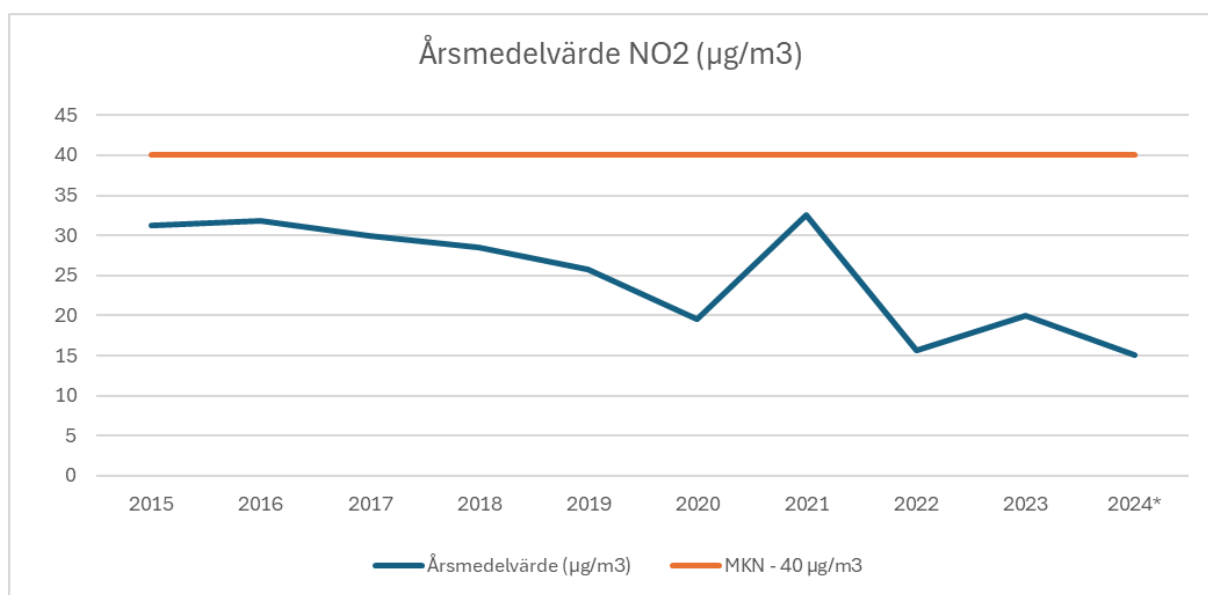
Eftersom flera av åtgärderna hänger samman och förstärker varandras effekter är det svårt att isolera vilken åtgärd som bidrar med vilken effekt. Därför fokuserar uppföljningen på programmets effekter som helhet. Den totala effekten följs upp genom mätning av luftkvalitet och trafikflöden på Västra Esplanaden.

3.1 Luftmätningar

Uppmätta halter av kvävedioxid på års-, dygn- och timbasis för perioden 2015 – 2024 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 förslag på nya direktiv innebär att 200 µg/m³ max får överskridas 1 h/år. Sedan 2017 har detta inte överskridits. MKN för dygnsmedelvärde (max 7 dagar över 60 µg/m³) har inte överskridits sedan 2022. 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.



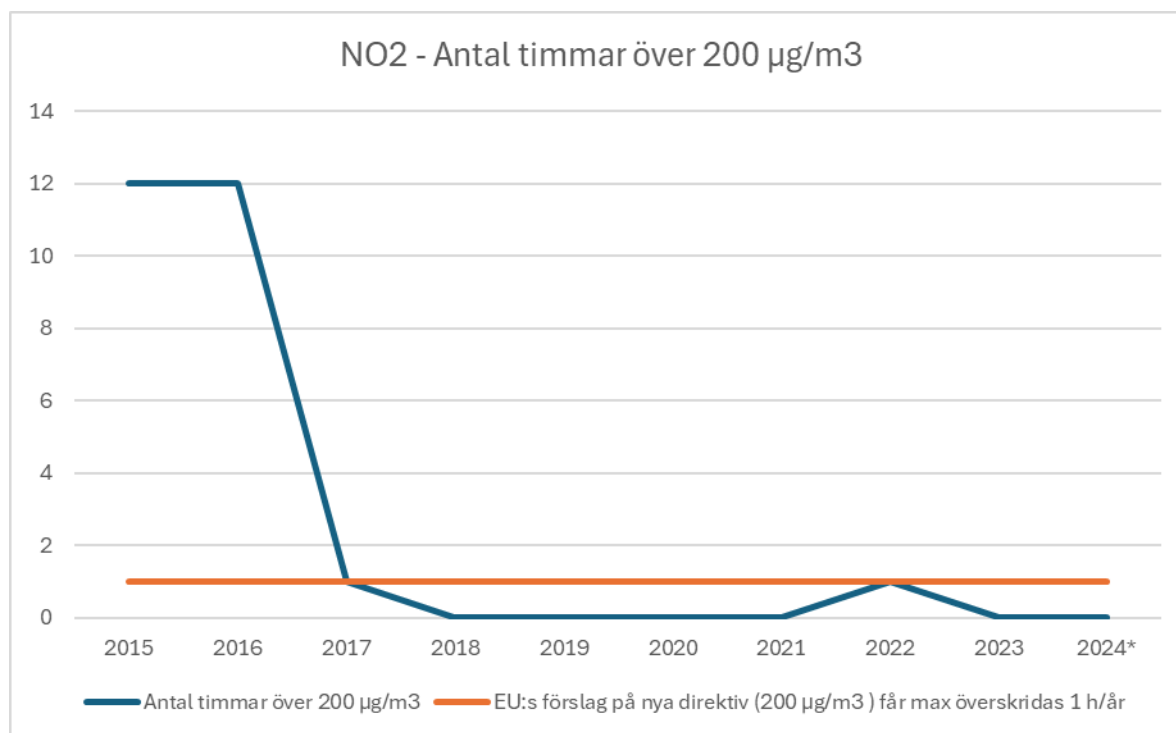
Figur 1: Trend för kvävedioxid på Västra Esplanaden, årsmedelvärde 2015 – 2024. *Mätperioden för 2024 avser halva året, januari tom augusti.

År	2015	2016	2017	2018**	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Årsmedelvärde (µg/m ³)	31,2	31,8	30	28,5	25,8	19,6	32,6	15,7	20	15

Tabell 1: Årsmedelvärde för kvävedioxid, 2015 – 2024. ** Uppmätt värde, men med för låg datafångst. *Mätperioden för 2024 avser januari tom 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, 2015 – 2024.

*Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti.

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

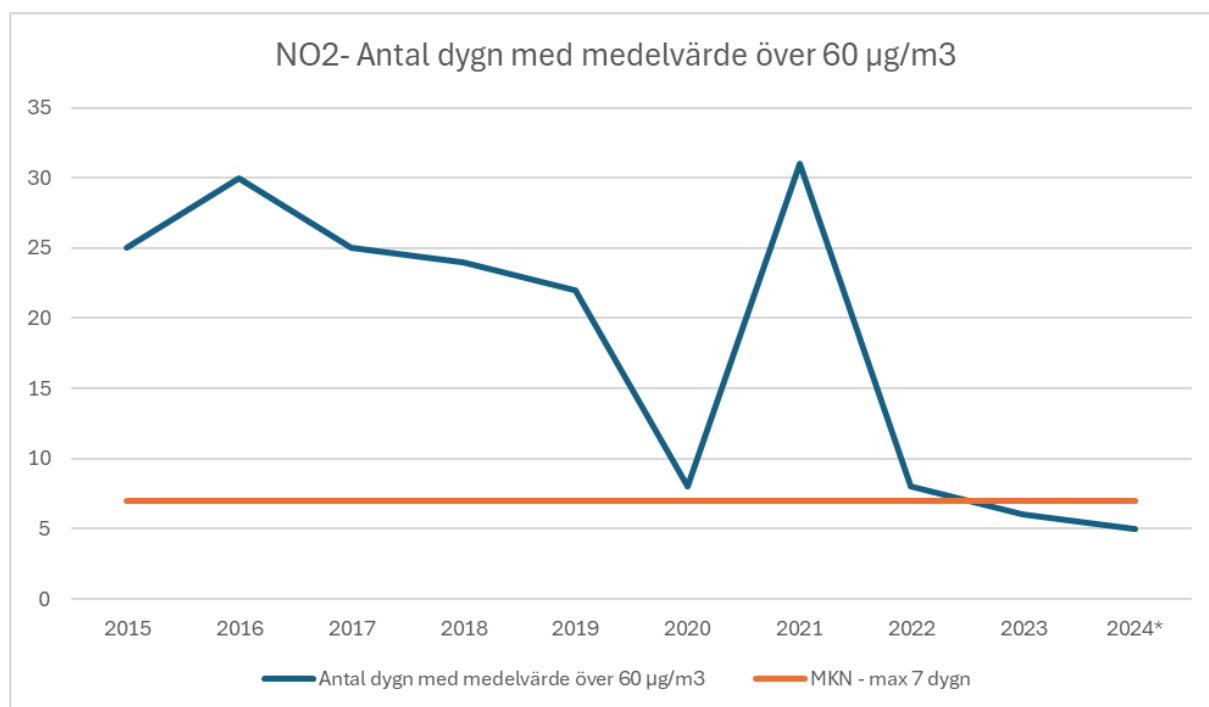
- Värdet för 2018 är egentligen inte godkänt då datafångst för året var under 90 % pga tekniska fel.

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Antal timmar över 200 µg/m ³	12	12	1	0	0	0	0	1	0	0

Tabell 2: Antal timmar över 200 µg/m³ (högst 1), 2011 – 2024). *Mätperioden för 2024 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, 2015 – 2024. *Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti.

- 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.

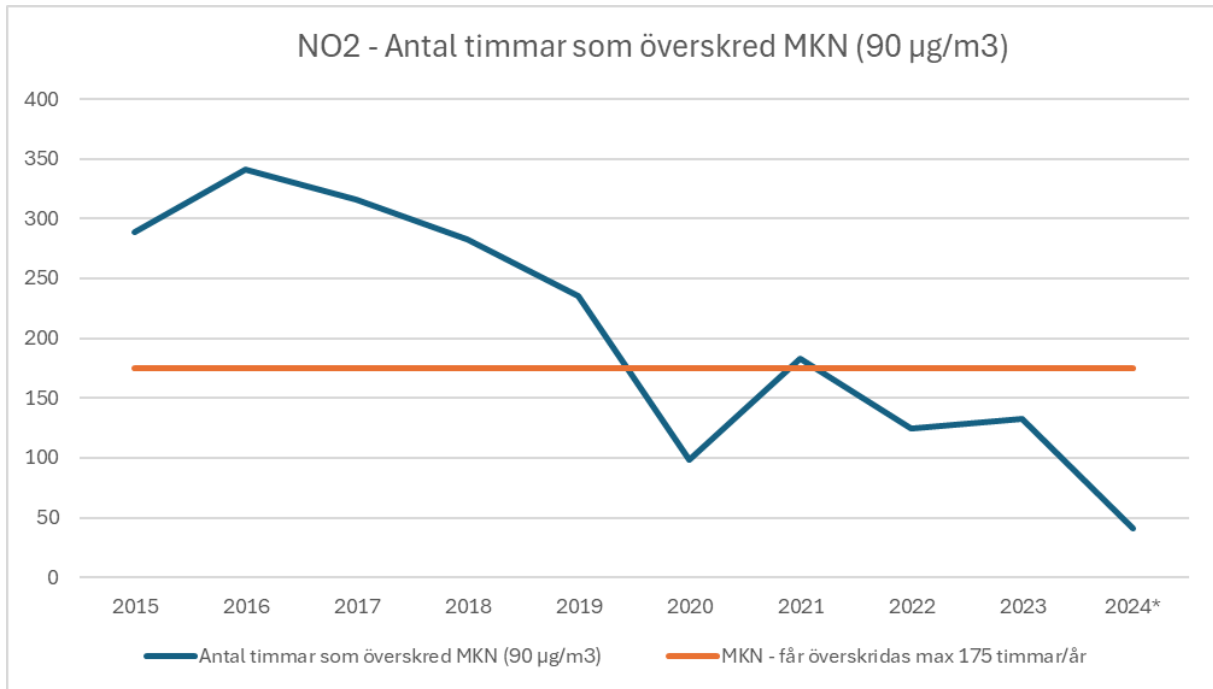
År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Antal dygn med medelvärde över 60 µg/m ³	25	30	25	24	22	8	31	8	6	5

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

*Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti.

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, 2015 – 2024.

*Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti.

- 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.

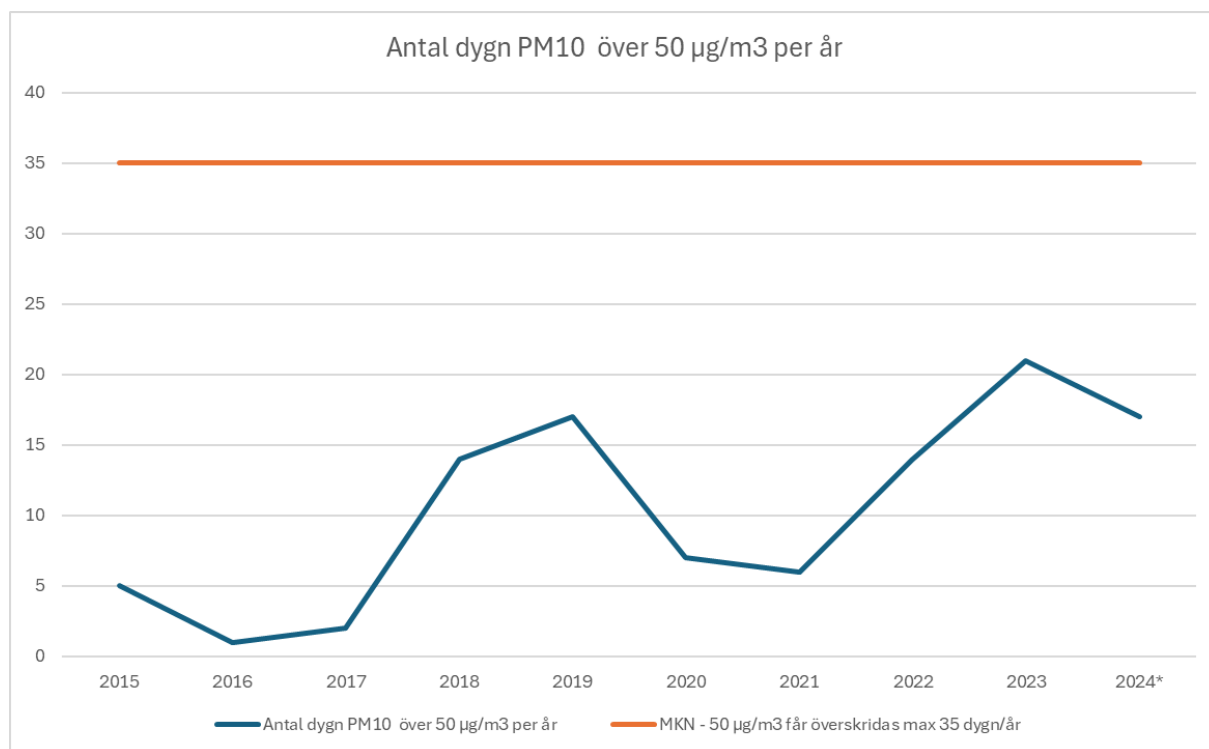
År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Antal timmar som överskred MKN (90 µg/m ³)	289	341	316	283	235	98	183	125	133	41

Tabell 4: Antal timmar över 90 µg/m³ (högst 175), 2015 – 2024. Röd text markerar överskridanden.

* Mätperioden för 2024 avser januari tom 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, 2015–2024. *Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti. 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.)

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Antal dygn PM10 över 50 µg/m ³ per år	5	1	2	14	17	7	6	14	21	17

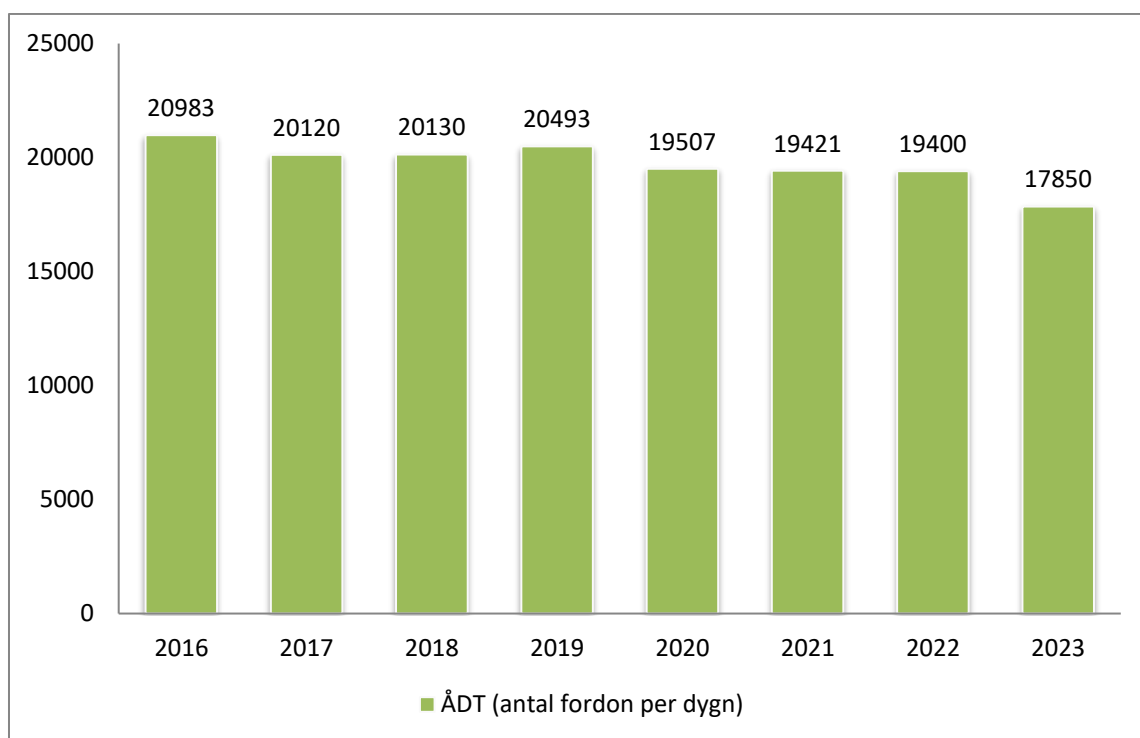
Tabell 5: Antal timmar över 50 µg/m³ (högst 35), 2015 – 2024. *Mätperioden för 2024 avser januari tom augusti. (Värdet för 2021 grundar sig på mätningar från 1 januari till t.om 10 november.)

3.2 Trafikmätningar

Årsdygnstrafiken för 2023 ligger på ca 17.850 fordon per dygn, detta baserat på mätningar från januari till december 2023 (i södergående riktning baserat på data från halva april tom september). Andelen tung trafik ligger på strax under 7,5 %. Den ena sensorn i södergående riktning gick sönder dels i början av året dels i slutet av året då Trafikverket fräste sönder mätningen i samband med en asfaltering. Den senare skadan gav upphov till 6 månaders bortfall.

3.2.1 Årsdygnstrafik (ÅDT)

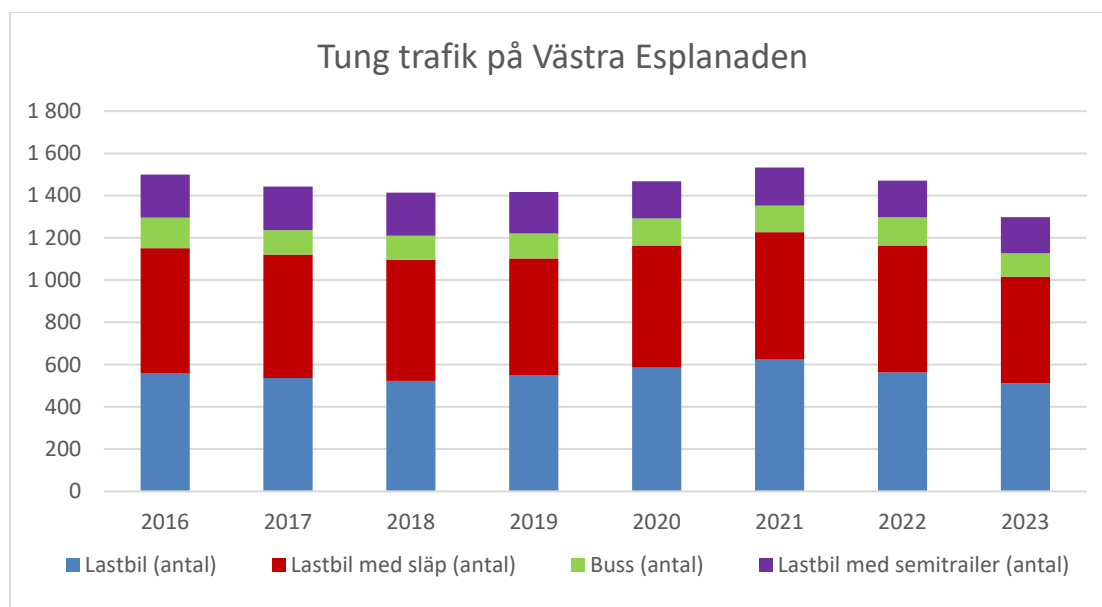
De senaste tre åren har trafiken på Västra Esplanaden minskat. Även om man betraktar trenden under en längre period så visar mätningarna att trafiken minskar, 2016 uppmättes det ca 21 000 fordon och 2023 var det ca 17 900 fordon.



Figur 6: ÅDT (Årsdygnstrafik) på Västra Esplanaden 2016 – 2023. (ÅDT 2020 grundar sig på mätningar från januari till november.)

3.2.2 Tung trafik

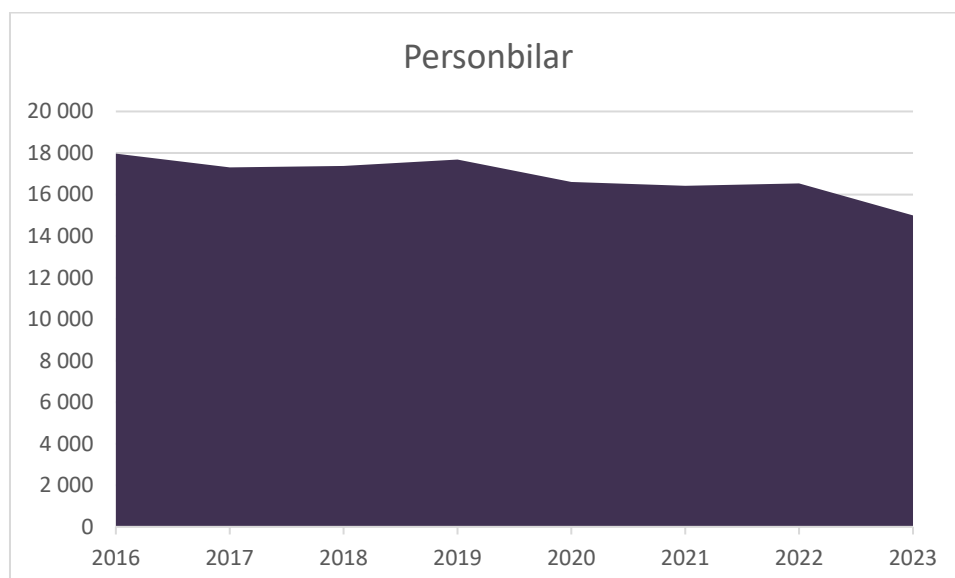
De senaste tre åren har antalet tunga fordon som lastbilar med släp eller semitrailer minskat på Västra Esplanaden.



Figur 7: Tung trafik på Västra Esplanaden, 2016 till 2023.

3.2.3 Personbilstrafik

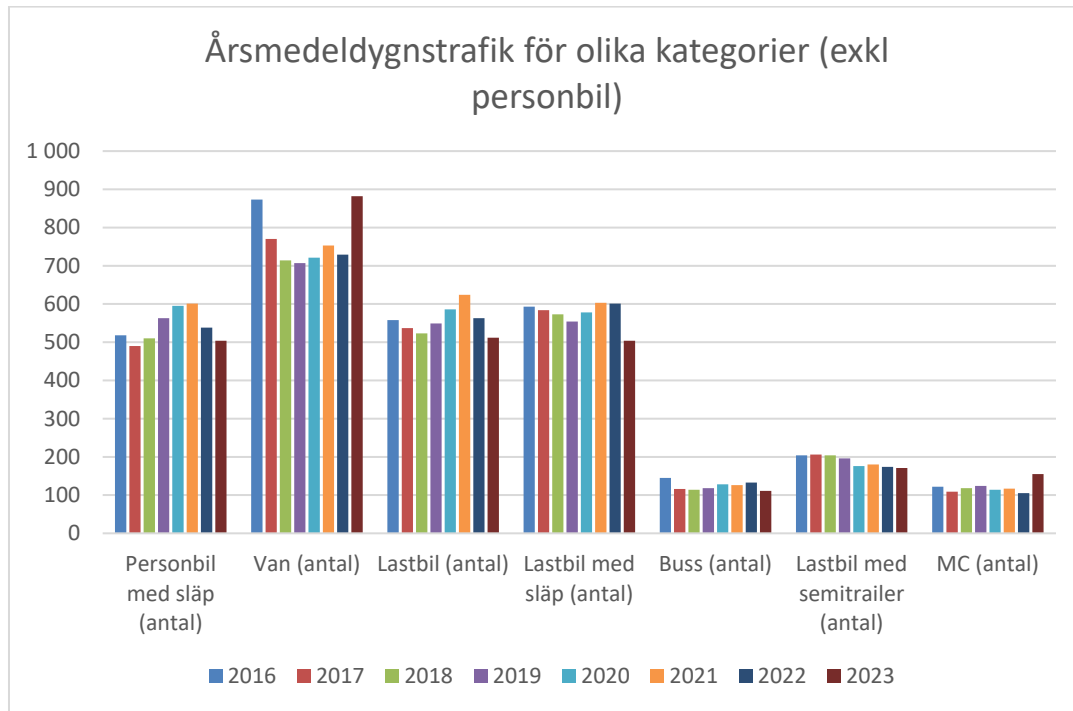
Personbilstrafiken på Västra Esplanaden visar på en nedåtgående trend om man betraktar hela tidsserien från 2016 till 2023.



Figur 8: Personbilar på Västra Esplanaden, 2016 till 2023.

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 2023.

4. Åtgärder

Åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, "Renare luft i Umeå", innehåller många åtgärder av olika omfattning och karaktär. Åtgärder 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, försenat
	Omvandla trafikleder innanför ringen	Påbörjas tidigast 2025
	Översyn av trafiksignaler på Västra Esplanaden	Klart
	Cykeltrafikprogram	Antaget 2018
Fotgängarprogram	Fotgängarprogram	Antaget 2019
	Cykelbro mellan Lundåkern och Bölesholmarna	Klart
	Mobility management	Pågående
Beteendepåverkan	Kollektivtrafikprogram	Antaget 2021
	Öka andelen hållbara resor inom kommunkoncernen	Pågående
Renare resor	Översyn av snöhanteringen	Pågående
	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 miljö kvalitetsnormerna 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.

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 15 – 25 procent färre fordon per dygn.

Tidplan: Byggnationen av Västra länken påbörjades 2019. Tid för färdigställande beräknas ske under 2025.

Effekt: Stor positiv effekt. Med Västra länken utbyggd förväntas trafikvolymen längs Västra Esplanaden minska per dygn.

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 2025 beroende på när ringleden blir färdigställd men fördjupade utredningar har redan påbörjats. Först ut i gatuomvandlingen är Västra Esplanaden där fysiska åtgärder beräknas påbörjas under 2025.

Effekt: Stor positiv effekt. Trafikdämpande åtgärder i centrum som ett komplement till Västra länken minskar antalet fordon per dygn längs Västra Esplanaden med upp till 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 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 2022 och 2023 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 möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna ett abonnemang.
- Åtgärdat enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister, vilket är en satsning på att få bort enkelt avhjälpna hinder 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 2022 fokuserade vi i första hand på åtgärder på västra Teg, Böleäng och Carlsområdena, medan vi 2023 fokuserade på östra Teg, Västra Ersboda och Ersmark.
- 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.
- 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 Älvsstråket, dels vid Lundåkern (mellan Häradsvägen och Lundabron), dels Öst på stan (mellan Konstnärligt campus och Djupbäcksparken). Förbättrad belysning, breddning samt bättre linjeföring för cyklister.
- Gång- och cykelväg mellan Ålidhem och Carlshem. Breddning från tre till fyra meter och förbättrad belysning.

- Naturvetarstråket i höjd med Språkgränd. Breddning från tre till fyra meter.
- Ny gång- och cykelväg längs Östermalmsgatan. Ca 350 meter mellan Östermalmsgatan 20 och 36.
- Ny gång- och cykelväg längs Fläktvägen och Kålhagsvägen.
- Påbörjat ombyggnation av Nygatans cykelväg genom centrum.
- Förbättrat gång- och cykelvägen längs Backenvägen.
- Förbättrat Strandpromenadens södra sida, Körsbärsdalen – Laxgränd.
- Testat konceptet ”Framtidsgata”, dvs en målad cykelbana på Storgatan i centrum och därigenom minskat ytan för biltrafik.
- Installerat två nya cykelpumpar: på Backenvägen vid Marklunds kurva och i Röback, Skravelsjövägen 2.
- Byggt en ny cykelöverfart vid Kyrkbrons avfartsramp.
- Hastighetssäkrade tolv platser.

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

Avseende cykelflöden mäts flöden på 15 platser sedan 2017. Platserna omringar de centrala stadsdelarna; Väst på stan, Centrumfyrcanten 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	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
GC-bro Gamla bron	3 793	3 621	3 920	3 321	3 019	3 304	3 494
GC-bro Kyrkbron	2 450	2 468	2 532	2 605	2 040	2 292	2 456
Strandpromenaden söder om Öbacka strand-området	907	1 000	1 324	1 269	954	913	980
Svingen	4 845	5 214	4 822	4 646	3 368	3 923	4 063
GC-tunnel söder om Maja Beskow gymnasiet	2 681	2 801	3 386	3 087	2 398	2 866	2 922
GC-tunnel Fridhemsvägen	1 244	1 156	1 485	1 296	1 367	1 291	1 331
GC-tunnel Nytorosgatan - Hemvägen	1 174	1 162	1 050	930	774	834	822
GC-viadukt Östra Kyrkogatan	1 790	1 915	1 957	1 883	1 566	1 865	1 954
GC-tunnel Sara Lidman	2 046	1 821	1 934	1 826	1 591	1 599	1 617
GC-bro Knorren	1 679	1 796	1 315	1 655	1 136	1 300	1 565
GC-tunnel Bomvägen	706	758	751	725	625	660	680
Skolgatan i höjd med Skrindvägen (Hedlundadungen)	1 071	1 073	1 250	1 274	1 119	1 103	1 009
Prinsgatans förlängning över Tvärån	521	706	560	731	632	706	805
Storgatan vid Tvärån	2 182	1 960	2 288	2 178	1 510	1 800	1 744
Strandpromenaden vid Kvarnvägen (småbåtshamnen)	282	253	281	496	386	368	395
	27 370	27 703	28 853	27 923	22 485	24 824	25 837

Tabell 7: Snitt över antalet förbipasserande cyklister under 2017 - 2023 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.

Genomförda åtgärder inom mobility management under 2022 – 2024:

Projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor

Umeå kommun är en av tio arbetsplatser som deltog i projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR). Syftet var att genomföra beteendepåverkande aktiviteter och åtgärder som underlättar för kommunanställda att välja hållbara färd sätt. Under 2022 har projektet genomfört dessa aktiviteter:

- **Cykel:** En kampanj för gratis däckbyte på cykeln och cykelservice genomfördes och ett event där 200 gratis cykelhjälm delades ut. Våren avslutades med en cykelkampanj där första pris var en el-cykel.
- **Vintercykel:** En 1-årsuppföljning gjordes på 2021 års vintercykelkampanj. Syftet var att se om deltagarna bibehållit sina vanor. Resultatet visade att 91 % av deltagarna fortsatt cykla eller gå på vintern i första hand. Projektet arrangerade även en tävling under nationella vintercyklingsveckan i februari.
- **Testresenär på bussen:** En testresenärskampanj genomfördes under vårvintern där deltagare som anmält sig och fått plats, fick åka gratis buss eller tåg under 30 dagar. Åtta hopfällbara cyklar köptes in, vilket deltagare kunde låna i syfte att testa kombinera cykel och kollektivtrafikåkning med att ta med cykeln ombord. I samband med kampanjen togs två marknadsföringsfilmer fram för sociala medier, som visar hur man åker buss, och dess fördelar.
- **Tjänsteresor:** Statistik för Umeå kommuns tjänsteresor följdes upp för åren 2018–2021. Statistiken innefattade alla färdmedel för kategorierna klimatpåverkan, antal resor, och ekonomi. I samband gjordes en förstudie över kommunens bokningssystem för tjänsteresor, för att underlätta för anställda att välja hållbara färdmedel i större utsträckning. Kommunens cykelförråd på stadshuset har rustats upp och cyklarna har servats och tvättats.
- **Resvaneundersökning och resultatspridning:** Projektet gjorde en uppföljande resvaneundersökning för kommunanställda och avslutade projektet med en slutkonferens för resultatspridning.

Projektet "Innovation för jämställd hållbar arbetspendling"

Projektet påbörjades hösten 2021 och avslutades hösten 2022 i samverkan mellan Rise, Umeå kommun och Umeå kommunföretag. Projektet har efter slutförande fått internationell uppmärksamhet både i medier och vid konferenser och parterna avser att fördjupa arbetet i uppföljande projekt. Förstudien har fokuserat på hur män kan resa mer likt kvinnor och på så vis minska arbetspendlingens klimatpåverkan med upp mot 20 procent. Under projektets gång har RISE och Umeå kommun tillsammans med flera företag från området arbetat för att gemensamt hitta en väg framåt för att skapa bättre alternativ till en mer jämställd och hållbar arbetspendling.

BATS: Nytt hållbart resandeprojekt

I november 2023 startade det nya hållbart resandeprojektet 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 och under hösten inleddes erfarenhetsutbyte och workshops om aktiv mobilitet under vintern. I februari 2024 besökte de deltagande organisationerna från andra europeiska städer Umeå och i oktober deltog Umeå kommun på projektträffen i Tallinn. Under året fortsätter arbetet i projektet att fokusera på cykelaktiviteter, utveckling av plogwebben, en resvaneundersökning under vintern, kommunikation samt belysningsåtgärder under Höstljus. Projektet pågår tom 2026.

Mobilitetsveckan och SEE Hållbarhetsveckan

Under Mobilitetsveckan och SEE hållbarhetsvecka anordnar Umeå kommun ett antal aktiviteter, både på egen hand och i samarbete med andra aktörer, se även återkommande aktiviteter under året:

- **Busskortsjakten** – På sju busshållplatser i Umeå tätort fanns ett gömt 30-dagars busskort (Ultra). 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.
- **Testresenär linje 79** – Under veckan rekryterades bilister som ville testa den nya direktbusslinjen 79 (Umedalen–Ersboda) gratis i 30 dagar. Testperioden pågår under 1-30 oktober. De får sedan dela med sig av sina upplevelser och synpunkter i en enkät och på ett avslutningsmöte för aktiviteten. Aktiviteten genomförs i samarbete med Ultra.
- **Kollvisionen** – Tillsammans kan vi hjälpas åt med samspelet i trafiken genom att hålla ögonkontakt, visa hänsyn, anpassa hastigheten och följa trafikreglerna. Det kallar vi Kollvisionen och är en viktig del i vårt arbete för att minska antalet olyckor i trafiken. Kommunen anordnade en tävling under veckan på sociala medier, de tävlande gillade inlägget och taggade en vän som är ett gott föredöme i trafiken.
- **Bli en "Vinterspanare"** – Under veckan rekryterades personer som vill tycka till om sin gång- och cykelväg och vara med och utvärdera Umeås plogkarta. Aktiviteten planeras att genomföras under 2025 och intresset av att vara med som Vinterspanare visade sig vara stort.

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 kommer att delta i Tyréns projekt som handlar om att ta fram en handbok för MM i byggskedet med start under hösten 2024.

Forskningsprojekt om fotgängare

Under 2024 sammanställs en tredje och fjärde artikel, där data från Umeå behandlas. Resultatet i den tredje artikeln visar på vilken typ av bebyggelsesammansättning som stödjer att gå, och hur människors åsikter om att gå kopplas till detta. I den fjärde och sista artikeln kombineras data från Umeå med data från Linköping och Gävle.

Löpande aktiviteter under året

Kollvisionen: Kollvisionen syftar till att ändra beteenden hos alla trafikanter och på så sätt göra trafiksituationen både trevligare och säkrare. Under maj 2022 publicerades korta filmer på sociala medier med 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 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.

Europeiska Mobilitetsveckan: Mobilitetsveckan infaller 16-22 september varje år för alla länder i Europa. Under veckan arrangerades "Busskortsjakten" där busskort (30-dagars periodkort) gömdes varje dag på olika hållplatser inom kommunen. Ledtrådar till hållplatserna marknadsfördes på sociala medier. En testresenärskampanj för buss genomfördes också där en del deltagare även fick låna vikbara cyklar för att kunna ta med sig cykeln ombord på bussen.

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.

Vintercyklingens dag och Cykelns dag: Under vintercyklingens dag 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. Resandet med stadstrafiken i Umeå kommun var relativt lågt under pandemiåren. År 2023 var dock antalet påstigande kommit i kapp och var högre än rekordåret 2019.

Antal påstigande

Stråk	2019	2020	2021	2022	2023	Skillnad 2019–2023	Skillnad 2022–2023
Umeå stadstrafik, Ultra	9 696 154	6 535 780	6 167 564	8 404 093	9 730 813	0%	16%
Gräsmyr-Umeå	93 248	83 354	79 451	90 400	91 209	-2%	1%
Tavelsjö-Umeå	42 570	44 417	41 419	55 909	62 699	47%	12%
Sävar-Täfteå-Umeå	154 349	120 441	114 763	160 529	176 545	14%	10%
Obbola-Holmsund-Umeå	387 919	294 220	296 040	399 534	441 972	14%	11%
Hörnefors-Norrmjöle-Umeå	95 285	72 926	59 928	80 454	87 282	-8%	8%

Tabell 8: Antal påstigande i stadstrafiken och tillväxtstråken under åren 2019–2023.

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 Röbbäck 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 färdätten 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 ska Umeå kommun upphandla bussar med låga utsläpp till lokaltrafiken.

Totalt så finns det 27 elbussar i trafik och all lokaltrafik körs fossilfritt.

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.

4.3.3 Utredning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon

Under perioden januari 2022 – september 2024 har Umeå Energi haft 52 000 laddningar på publika laddstationer runt om i regionen.

Under perioden har ett stort antal publika snabbladdare etablerats i Umeå Kommun av många olika marknadsaktörer. Det avspeglas tydligt i den sjunkande beläggning på Umeå Energis snabbladdningsstationer (50kW), trots ett ökande antal elbilar. Nyttjandet av AC-laddarna är i sammanhanget obetydligt på samtliga laddstationer för publik snabbladdning.

Tidsperiod	Snittenergi/laddning	Energimängd	Snitteffekt per laddsession	Antal Laddningar
1/1-2022 - 31/12-2022	18,42 kWh	460 225 kWh	30,0 kW	24 985
1/1-2023 - 31/12-2023	18,61 kWh	303 042 kWh	35,1 kW	16 284
1/1-2024 - 24/9-2024	19,96 kWh	212 213 kWh	33,0 kW	10 632
1-1/2022 tom 24/9-2024	19,00 kWh	975 480 kWh	32,7 kW	51 901

Tabell 9: Antal laddningar och överförd effekt vid publika laddstationer från Umeå Energi för perioden januari 2022 – september 2024.

Tidplan: Löpande arbete.

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 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 2026. Sträckan Dåva – Skellefteå förväntas vara klar 2032, 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 kommande nationella transportplan 2026–2037 förväntas att finansiering och tidplan för hela banan klarläggs.

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 enligt Trafikverkets besked, september 2024:

2020–2026	Byggnation Umeå–Dåva.
2025	Byggstart Dåva–Skellefteå. Uppskattad tidpunkt under förutsättning att regeringen lämnar byggstartsbeslut utifrån den begäran som Trafikverket lämnat.
2032	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.

Uppföljningsrapport 2024, Uppföljning av Renare luft i Umeå, kommunens åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid

2024-10-28

Kontaktuppgifter:

Katharina Radloff, katharina.radloff@umea.se

Mer information:

Foto: Fredrik Larsson

www.umea.se/luft

