

A nighttime photograph of a busy street intersection. Several cars are stopped at a red traffic light. Thick white exhaust smoke is rising from the cars, filling the air. The scene is illuminated by the red lights of the traffic signals and the headlights and taillights of the vehicles. The background shows trees and streetlights.

RENARE STADSLUFT

Ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen
för kvävedioxid i centrala Skellefteå

RENARE STADSLUFT

ETT ÅTGÄRDSPROGRAM

FÖRORD

- Bakgrund
- Åtgärdsprogram
- Nuläget 2009

ÅTGÄRDSPROGRAM

- Mål, renare stadsluft

KORTSIKTLIGA ÅTGÄRDER (BINDANDE)

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

- Gång- och cykelbanor
- Drift och underhåll
- Cykelplan
- Cykelparkeringar

KOLLEKTIVTRAFIK

- Information och marknadsföring
- Alternativa lösningar för finansiering
- Bussbiljetter och betalningssätt
- Linjestruktur och turtäthet
- Resecentrum

BETEENDEPÅVERKAN

- Lokalt handlingsprogram för beteendepåverkande åtgärder
- Framtidsvägen
- Kampanjer och tävlingar
- Distansarbete

VÄGNÄTET FÖR BILTRAFIK

- Trafiksignaler
- Miljözon

BIOGAS

- Information och marknadsföring
- Kommunala fordon
- Drivmedelsstationer

PARKERING

- Parkeringspolicy

RESOR OCH TRANSPORTER

- Bilpool
- Cykelpool
- Upphandling av transporter
- Rese-, transport- och mötespolicy
- Samåkning

EFFEKTERNA AV ÅTGÄRDSPROGRAMMET

FÖRORD

Ett tack till alla som har bidragit med sina synpunkter på vad som ska finnas med i åtgärdsprogrammet för att förbättra luftkvaliteten i centrala Skellefteå. Totalt har det inkommit 56 enkätsvar plus e-post, brev, telefonsamtal etc, som tillsammans har innehållit 605 förslag!

BAKGRUND

Skellefteå kommun utför kontinuerliga mätningar av bland annat kvävedioxid i centrala Skellefteå. Mätningarna har visat att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på båda platserna. Genom

en underrättelse har kommunen uppmärksammat Naturvårdsverket och Länsstyrelsen problematiken. Detta har lett till att regeringen, på inrådan av Naturvårdsverket, har gett kommunen i uppdrag att redovisa ett förslag till åtgärdsprogram som ska visa vilka åtgärder som kommunen och andra aktörer kan göra för att minska kvävedioxidhalterna.

ÅTGÄRDSPROGRAM

Ett åtgärdsprogram ska upprättas för att på kort sikt få effekt på de platser där miljö kvalitetsnormen riskerar att överskridas eller redan överskrids. Det

betyder att det inte är en allmän plan för att förbättra luftkvaliteten eller människors hälsa.

HÄLSO- OCH MILJÖEFFEKTER

Det finns två slags kväveoxider i avgaser, kvävemoxid och kvävedioxid. Dessa retar våra slemhinnor och ger även upphov till skador på växtligheten. Kvävedioxid pekas numera ut som en indikator för avgaser än som den förorening som faktiskt ger de skadliga hälsoeffekterna.



NULÄGET 2009

Det är inte genomfartstrafiken på Viktoriagatan (E4) som är det största problemet utan det är den lokalt alstrade trafiken. Detta stärks ytterligare eftersom man kan se att halterna av kvävedioxid ökar markant mellan 06.00–09.00 och 15.00–18.00. Det vill säga när kommunens medborgare åker till och från jobbet.

En bedömning av kvävedioxidhalterna i centrala Skellefteå har tagits fram med hjälp av SMHIs webbtjänst SIMAIR som finns med två olika trafikmodeller, väg och korsning. Bedömningen av kvävedioxidhalterna i centrala Skellefteå har gjorts med båda trafikmodellerna för att få en samlad bild av luftsituationen.

Karta 1 och 2 visar modellberäkningarna i SIMAIR och att halterna av kvävedioxid är höga i stort sett hela centrala Skellefteå. De områden där problemen är som störst och är nära att överskrida normen är Kanalgatan och Viktoriagatan (E4).



Karta 1 Väg dygnsmedelvärde 2009



Karta 2 Korsning dygnsmedelvärde 2009

ÅTGÄRDSPROGRAM

Åtgärderna utgör ett samlat paket som förväntas resultera i att miljö kvalitetsnormerna klaras på kort sikt (till och med år 2015). Ingen av de föreslagna åtgärderna kan ensam minska utsläppen av kvävedioxid i sådan utsträckning att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid underskrids. Därför har ett mål gällande kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken satts upp för hela åtgärdsprogrammet, istället för olika mål för varje åtgärd.

MÅL, RENARE STADSLUFT

Andelen resor med kollektivtrafik ska uppgå till minst 6 % samt gång- och cykeltrafik till minst 44 % av de totala resorna år 2015.

KORTSIKTIGA ÅTGÄRDER (BINDANDE)

Åtgärderna har tagits fram med hänsyn till Skellefteås förutsättningar och är de insatser som efter en samlad bedömning av effekter på kvävedioxidhalten, konsekvenser samt genomförbarhet anses rimliga att genomföra på relativt kort tid.

Åtgärderna är uppdelade i sju huvudrubriker utan prioriteringsordning.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika statushöjande åtgärder för gång- och cykeltrafiken som måste samverka för att på sikt kunna utnyttja den fulla potentialen av andelen resor som kan göras för fot och med cykel.

GÅNG- OCH CYKELBANOR

Åtgärden innebär att arbetet med att utöka och förbättra gång- och cykelbanorna i Skellefteå ska fortsätta för att få ett välutbyggt och sammanhängande gång- och cykelnät. Satsningarna på cykelinfrastrukturen höjer kvaliteten på och statusen på gång- och cykelnätet.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafik i jämförelse med biltrafiken, speciellt vintertid. Åtgärden innebär att drift- och underhållsåtgärder görs kontinuerligt för att hålla en god standard i gång- och cykelnätet, både sommar- och vintertid.

CYKELPLAN

Åtgärden innebär att en cykelplan för cykeltrafiken i Skellefteå ska utredas och utvecklas. Till grund för denna finns en fastställd strategi för cykeltrafiken i Skellefteå kommun. Cykelplanen bör täcka hela kommunen och inte göra någon skillnad på statligt eller kommunalt vägnät. Den förväntas bland annat leda till ett utökat byggande av vägnätet. Både på kort och lång sikt bidrar bättre rutiner, större hänsyn till cykeltrafiken i planering och drift samt investeringar i cykelinfrastruktur till minskad biltrafik i Skellefteå.

CYKELPARKERINGAR

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska utreda behovet av cykelparkeringar och utöka antalet. Det ska även utredas vilken typ av parkering som är effektivast att använda i centrum för att skydda cyklarna från väder och vind samt stöld.



KOLLEKTIVTRAFIK

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika statushöjande åtgärder för kollektivtrafiken som måste samverka för att på sikt kunna utnyttja den fulla potentialen av andelen resor som görs med kollektivtrafiken.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Åtgärden innebär att utöka informationen och marknadsföringen av kollektivtrafiken i Skellefteå för att göra det enklare och mer attraktivt att åka buss. Bättre information angående vilka hållplatser bussarna går från/stannar vid och när, exempelvis genom en förbättring av webben, tidtabeller vid alla hållplatser, nedladdning av tidtabell till mobiltelefonen, realtidsvisning av när bussarna ankommer/avgår och hållplatsmeddelande i bussarna. Detta ska Skellefteå kommun genomföra tillsammans med Skelleftebuss AB och Länstrafiken Västerbotten.

ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR FINANSIERING

Åtgärden innebär att möjligheten till alternativa lösningar för finansieringen av kollektivtrafiken ska utredas. Delfinansiering kan exempelvis ske genom olika typer av företagsreklam på bussarna, hållplatser, biljetter och webben. Att hitta alternativa lösningar för finansiering av kollektivtrafiken innebär ingen direkt påverkan på bilanvändandet. Det kan däremot resultera i att andra statushöjande åtgärder kan genomföras och ge större effekt.



BUSSBILJETTER OCH BETALNINGSSÄTT

Åtgärden innebär att utreda om att införa ett system som gör det enkelt att åka buss, exempelvis att ett och samma kort används för betalning eller nya betalningssätt, exempelvis mobiltelefon, oavsett det är lokaltrafik eller länstrafik. Inriktningen bör ske mot ett överskådligt och lättförståeligt biljettsystem med konkurrenskraftiga och rättvisa priser som uppmuntar ett regelbundet bussresande. En utredning innebär ingen direkt påverkan på bilanvändandet eller trafikarbetet. Det kan dock resultera i en förbättrad kollektivtrafikservice och ökad attraktivitet. Detta ska Skellefteå kommun genomföra tillsammans med Skelleftebuss AB och Länstrafiken Västerbotten.

LINJESTRUKTUR OCH TURTÄTHET

Åtgärden innebär att utreda om att utöka linjestrukturen och turtätheten för att skapa större tillgäng-

lighet och attraktivitet hos kollektivtrafiken. Exempelvis genom radiella linjestrukturer, tätare turer, fler helg- kvälls- och nattbussar samt bussar anpassade för arbetspendling. En utredning innebär ingen direkt påverkan på bilanvändandet eller trafikarbetet. Det kan dock resultera i en förbättrad kollektivtrafikservice och ökad attraktivitet.

RESECENTRUM

Åtgärden innebär att ett resecentrum ska utredas och genomföras, där den första etappen innebär en ny busstation. Den andra etappen utförs i samband med byggandet av Norrbotniabanan, då utökas resecentrumet även till en järnvägsstation. Det ska vara ett attraktivt resecentrum där möjlighet till exempelvis Internetuppkoppling och café/kiosk finns.

BETEENDEPÅVERKAN

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika beteendepåverkande åtgärder i syfte att förändra medborgarnas vanor till att bli mer miljömedvetna.

LOKALT HANDLINGSPROGRAM FÖR BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER

Skellefteå kommun ska ta fram ett handlingsprogram för det fortsatta arbetet med beteendepåverkande åtgärder i Skellefteå. Det lokala handlingsprogrammet bör samordnas med övriga åtgärder som ingår i åtgärdsprogrammet och ha målsättningen att vara starten på ett långsiktigt, strukturerat och ambitiöst arbete med denna typ av åtgärder i Skellefteå.

FRAMTIDSVÄGEN

Åtgärden innebär en utveckling av Framtidsvägen eller ett så kallat mobilitetskontor som ska driva kampanjer, tävlingar och rådgivning etc för att effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Förväntat resultat av denna satsning är att attityder till olika färdssätt förändras successivt och att medborgarnas vanor blir allt mer miljöanpassade.

KAMPANJER OCH TÄVLINGAR

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun, genom bland annat Framtidsvägen, ska anordna olika typer av kampanjer och tävlingar för att påverka Skellefteåbornas resvanor. Även kampanjer och tävlingar riktade mot barn/ungdomar/studenter för att påverka deras framtida resvanor samt deras påverkan på sina föräldrars resvanor. Detta kan till exempel göras i samarbete med olika företag för att få en större

effekt. Förväntat resultat är att attityder till olika färdssätt förändras successivt och att medborgarnas vanor blir allt mer miljöanpassade.

DISTANSARBETE

Åtgärden innebär att förutsättningarna för distansarbete i kommunen ska utredas och utvecklas, exempelvis genom att anordna lokaler (gamla skollokaler, hembygdsgårdar etc) i olika kommundelar där flera aktörer har möjlighet att låta sin personal ha ett gemensamt kontor hemma i byn.

Att skapa möjlighet för distansarbete innebär en minskning i arbetspendling.

VÄGNÄTET FÖR BILTRAFIK

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika åtgärder för att minska effekterna av den trafik som inte är möjlig att förflytta till kollektivtrafiken eller gång- och cykeltrafiken.

TRAFIKSIGNALER

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun tillsammans med Vägverket ska utreda optimering av trafiksignalerna på Viktoriagatan (E4) och Kanalgatan.

MILJÖZON

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska införa en miljözon i centrum. Alla arbets- och lastfordon inom denna zon drivs med drivmedel som har den bästa miljöklassen. Utsläppen av kvävedioxid från arbets- och lastfordon minskar, men en miljözon innebär också att utsläppen av andra föroreningar minskar.



BIOGAS

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika åtgärder i ett led för att fortsätta satsa på biogasen som drivmedel, men det utesluter inte att andra alternativa drivmedel används och marknadsförs.

INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

Åtgärden innebär att kunskapen om biogasdrivna fordon ska öka hos allmänheten och näringslivet. Detta kan ske exempelvis genom kampanjer för att visa på biogasens fördelar och olika typer av mässor med inriktning mot biogas. Att öka kunskapen om biogasdrivna fordon ger ingen direkt påverkan på utsläppen av kvävedioxid, men det leder till att fler köper biogasdrivna fordon.

KOMMUNALA FORDON

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska fortsätta öka antalet biogasdrivna fordon. Detta gäller främst den egna fordonsflottan, men även en ökning av antalet bussar, distributionsbilar och taxibilar med flera ska främjas.

DRIVMEDELSSTATIONER

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska främja andra aktörer att upprätta fler drivmedelsstationer för biogas. Detta för att ge samma möjlighet till flexibel tankning för de som kör med biogasdrivna fordon som de som kör med bensin, diesel och E85. Att upprätta fler tankställen för biogas ger ingen direkt påverkan på utsläppen av kvävedioxid, men det kan bidra till att fler köper biogasdrivna fordon.

PARKERING

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika åtgärder i ett led för att främja gång- och cykeltrafiken samt att utveckla en attraktiv stadsmiljö.

PARKERINGSPOLICY

Åtgärden innebär att en ny parkeringspolicy ska utarbetas för Skellefteå och att:

- Placeringen av parkeringsplatser ska ses över.
- Parkeringsavgifter ska ses över.
- Parkeringsnormen ska revideras.
- Antalet och placeringen av arbetsplats-parkeringar ska ses över.
- Cykelparkeringsfrågorna ska få större utrymme i planeringen.

Generellt sett är utbud av parkeringsplatser och parkeringsavgifter viktiga styrinstrument för att påverka trafikarbetet i en stad, därav finns en potential att kunna minska biltrafiken i centrala Skellefteå.



RESOR OCH TRANSPORTER

Denna huvudrubrik behandlar ett antal olika åtgärder för att minska Skellefteå kommuns och dess anställdas miljöpåverkan vid resor och transporter.

BILPOOL

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska utöka sin bilpool på arbetsplatserna för att minska behovet av privat bil i arbetet, även de kommunala bolagen ska ha bilpooler. I det fall då bilpoolens biogasdrivna bilar används, istället för en privat icke biogasdriven bil, minskar utsläppen av kvävedioxid betydligt.

CYKELPOOL

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska utöka sin cykelpool på arbetsplatserna för att minska de korta resorna med bil i arbetet, även de kommunala

bolagen ska ha cykelpooler. Att använda cyklar vid tjänsteärenden, istället för bilar, eliminerar utsläppen av kvävedioxid.

UPPHANDLING AV TRANSPORTER

Ett viktigt och användbart instrument för att påverka transporters miljöpåverkan är att ställa krav på transporter vid upphandling av olika slags. Denna åtgärd handlar om att offentliga upphandlare ska ställa krav/större krav på miljöanpassade transporter vid upphandling och även ställa separata krav på transporten, vid sidan av krav på produkten/tjänsten. Miljöstyrningsrådets krav på transporter, gäller både lätta och tunga fordon, ska tillämpas av kommunen vid upphandlingar.

RESE-, TRANSPORT- OCH MÖTESPOLICY

Åtgärden innebär att en rese-, transport- och mötespolicy ska utarbetas och fastslås för Skellefteå kommun. Det förväntade resultatet av denna åtgärd är minskade utsläpp från de anställdas resor, högre säkerhet vid resande, lägre resekostnader och i vissa fall en tidseffektivitet.

SAMÅKNING

Åtgärden innebär att Skellefteå kommun ska utreda möjligheterna till samåkning och bidra till ökat samåkning. Samåkning kan gälla både resor till och från jobbet samt resor i jobbet. Kommunen ska testa ett IT-system för samåkning inom den egna organisationen.



EFFEKTERNA AV ÅTGÄRDSPROGRAMMET

Åtgärdsprogrammets mål innebär att biltrafiken ska minska med 10 % och att antalet resor med kollektivtrafiken ska öka med 60 % från 2009 års nivå. Åtgärdsprogrammet innehåller totalt 24 åtgärder, men ingen av dessa kan ensamt minska utsläppen av kvävedioxider i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormen underskrids. Det är den gemensamma effekten av åtgärderna som kommer att uppfylla målen. Bedömningen av åtgärdsprogrammets effekt på kvävedioxidhalterna har utgått från att det uppsatta målet.

Modellberäkningarna i SIMAIR för 2015 med de föreslagna åtgärderna genomförda. Karta 3 och 4, visar att halterna av kvävedioxid i centrala Skellefteå har minskat betydligt i jämförelse med 2009. Det är endast vid ett litet avsnitt på Viktoriagatan (E4) som halterna är något höga.



Karta 3 Väg dygnsmedelvärde 2015 med åtgärder



Karta 4 Korsning dygnsmedelvärde 2015 med åtgärder