



LULEÅ KOMMUN

## ••• Sammanfattning av åtgärdsprogram



**Bättre luft i Luleå centrum**  
31 åtgärder för att förbättra luftkvalitén

# Sammanfattning

Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) har överskridits i Luleå centrum. Med anledning av detta har Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Norrbotten och Luleå kommun bedömt att ett åtgärdsprogram behöver upprättas.

Orsaken till att miljökvalitetsnormen överskrids är vägtrafiken men det meteorologiska fenomenet inversion har även stor inverkan på kvävedioxidhalterna i Luleå. Andra faktorer som gaturummet utformning och utsläpp från andra källor som till exempel industriprocesser påverkar även kvävedioxidhalterna.

Åtgärdsprogrammet innehåller 31 åtgärder som tagits fram med hänsyn till Luleås förutsättningar. De utgör ett samlat aktivitetspaket som förväntas resultera i att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid ska klaras till år 2020. Ingen av de föreslagna åtgärderna kan enskilt minska kvävedioxidutsläppen så att normerna klaras.

## Bättre luft i Luleå centrum

### Vad är luftföroreningar och hur påverkar de människor och miljö?

Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människors hälsa och miljön. Effekter av luftföroreningar kostar samhället mycket pengar varje år i form av bland annat reparationer av byggnader, försurning, minskad avkastning av grödor och sjukvårdskostnader.

Kvävedioxid är irriterande för luftvägarna och kan orsaka sänkt lungfunktion. Det är främst astmatiker som drabbas men troligen även personer med andra luftvägssjukdomar. Friska personer reagerar först vid höga halter. Kvävedioxiden uppkommer vid kemisk reaktion mellan kvävemonoxid, syre och ozon. Största delen av utsläppen kommer från fordonstrafiken, men oljeeldning och olika industriprocesser orsakar också utsläpp.

### Luftföroreningssituationen i Luleå

I Luleå centrum har luftföroreningar kontrollerats sedan början av 1990-talet. Detta har

gjorts genom både direkta mätningar och via beräknings- och simuleringsprogram. Vid granskning och genomgång av 2010 års mätdata konstaterades att kvävedioxidhalterna var så höga att miljökvalitetsnormerna kunde anses överskridna. Detta medförde att kommunen enligt reglerna meddelade Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Norrbottens län om luftföroreningssituationen. Naturvårdsverket har därefter bedömt att ett åtgärdsprogram behöver upprättas och Länsstyrelsen och kommunen har slutligen kommit överens om att kommunen ska upprätta ett åtgärdsprogram.

### Vad är ett åtgärdsprogram?

Ett åtgärdsprogram är ett övergripande planeringsdokument som anger vilka åtgärder som ska vidtas för att till exempel kvävedioxidhalterna ska minskas till nivåer under miljökvalitetsnormerna. Dokumentet ska ligga till grund för kommunens, myndigheters och andra samhällsaktörers överväganden och handlande vid t ex planerings- och prioriteringsfrågor. Ett åtgärdsprogram ska omprövas vid behov, dock minst vart sjätte år.



# Handlingsplan för att förbättra luften i Luleå centrum

Åtgärdsprogrammet innehåller totalt 31 åtgärder som tillsammans utgör de aktiviteter som behöver genomföras i syfte att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid ska klaras. Ingen av de föreslagna åtgärderna kan enskilt minska kvävedioxidutsläppen så att normerna klaras utan åtgärderna behöver genomföras tillsammans.

Åtgärderna har grupperats i sex olika huvudområden. Dessa är beteendepåverkan, planering, kollektivtrafik, biltrafik, cykeltrafik och parkeringar. Under respektive huvudområde redovisas de olika åtgärderna och för varje åtgärd ges en kort beskrivning av dess innebörd. På internetsidan [www.lulea.se/luft](http://www.lulea.se/luft) finns mer detaljerade uppgifter om de olika åtgärderna.

## 1 Beteendepåverkan

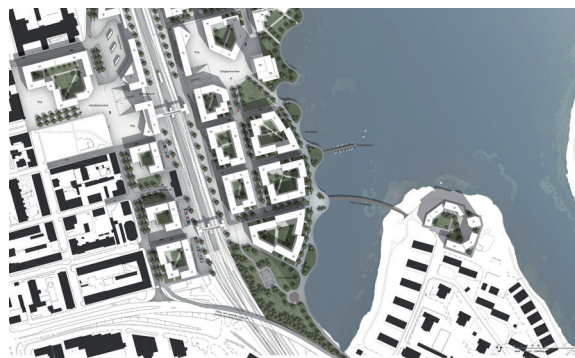
Under detta huvudområde redovisas den åtgärd som syftar till att nå ett mer hållbart resande genom att påverka befolkningens attityder och beteenden.

### Mobilitetskontor

Mobility management (resvaneåtgärder) innebär åtgärder som syftar till att påverka resan innan den börjat. Genom olika aktiviteter uppmuntras invånare och arbetsplatser att välja hållbara transportmedel för sina resor eller att använda alternativ som videokonferenser och distansarbete. Erfarenheter från andra kommuner har visat att påverkansprojekt är ett viktigt komplement till fysiska åtgärder i arbetet med att minska bilresandet.

## 2 Planering

Under detta huvudområde redovisas åtgärder där man på lång sikt kan skapa förutsättningar för att minska bilberoendet och prioritera hållbara färdmedel som till exempel buss, tåg, gång och cykel. Att utveckla en attraktiv stadsmiljö med färre bilar är möjligt.



### Samhällsplanering

För att långsiktigt skapa förutsättningar för att minska trafiken i centrum är översiktsplanering, detaljplanering, bygglovsgivning, markanvisning och exploateringsavtal viktiga redskap. I detaljplaner ska yta för gående vid entréer säkerställas, liksom behoven av parkering för cykel, rullator, barnvagnar etc. Närhet till kollektivtrafik och huvudnät för gång och cykel ska bevakas vid lokalisering. Den nya parkeringsstrategin ska tillämpas och en trafikplan/strategi ska tas fram.

### Resecentrum

Ett nytt resecentrum behövs i Luleå för att knyta ihop tågtrafik med regional och lokal busstrafik. Luleå kommun har målet att senast 2020 kunna bygga ett modernt och attraktivt resecentrum i området intill nuvarande järnvägsstation i Storgatans förlängning. Utgångspunkten är att resecentrum förutom att vara en bekväm bytesplats för resande ska vara en helt integrerad del av Luleå centrum och stadslivet. Resecentrum ska underlätta hela resan.

### Norra Stadsfjärden

Norra Stadsfjärden är ett större utvecklingsområde i och i anslutning till centrala Luleå. De områden som ingår i detta utvecklingsområde är bland annat Norra hamn, Robertsvik, Stadsviken och Munkeberg Strand. Åtgärden innebär att kommunen ska utreda hur trafiklösningar och parkering ska utformas med syftet att minska biltrafiken och öka andelen buss-, cykel- och gångtrafikanter.

### Samlastningscentral för varuleveranser till Luleå kommuns verksamheter

En förstudie görs för att kartlägga kommunens varutransporter med syfte att minska körd sträcka och därmed minska kostnaderna. Utredningen ska också visa vilka transporter som påverkar centrumhalvön. Utifrån detta tas ställning till eventuell samlastningscentral eller annan lösning.

## Utredning för att förändra resor i tjänsten och till Luleå kommuns arbetsplatser i centrum

Åtgärden innebär att man ska utreda konsekvenser och föreslå åtgärder som leder till en minskning av användandet av privat bil i tjänsten samt en ökning av andra färdmedel som cykel och buss när det gäller resor till och från centrumhalvön. Utredningen ska visa vilka incitament som kan stimulera användandet av cykelpooler och privat cykel i tjänsten. Vidare ska parkeringsplatserna vid kommunala arbetsplatser utredas i syfte att se över hur antalet parkeringsplatser kan minskas.

## Förbjuda farligt gods över Bergnäsbron

Idag transporteras bland annat bränsle från hamnen till Luleå Airport via Luleå centrum. Genom att förbjuda transporter av farligt gods över Bergnäsbron hindrar man dessa transporter som endast kör genom centrum samtidigt som det är fortsatt möjligt för dem som har sin målpunkt i centrum att ta sig dit. Ett förbud av farligt gods över bron medför minskade luftföroreningar och mindre risker för olyckor med svåra följder.

## 3 Kollektivtrafik

Under detta huvudområde redovisas de åtgärder som syftar till att öka resandet och attraktiviteten för detta färdmedel, samtidigt som luftföroreningsutsläppen ska minskas. En förbättrad kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att få effekt av andra åtgärder som redovisas i detta åtgärdsprogram.



### Biogasbussar

Luleå kommun uppför under 2014 en biogasanläggning. I projektet är det beslutat att Luleå Lokaltrafik (LLT), under en treårsperiod ska införskaffa 10 biogasbussar. Första omgången bussar är beräknade att tas i drift hösten 2014.

### Förbättra kollektivutbudet mellan stadsdelar och centrum

För att kunna öka antalet resenärer och säkerställa bra kollektivtrafikförsörjning till nya

områden är det viktigt att trafikplanerare är med i ett tidigt skede i planering. Utredningar ska göras kring områdena Kronan, Hällbacken och Luleå Science Park.

## Bussprio-försök i trafiksignaler för några av Länstrafikens bussar

En metod att minska olika luftföroreningsutsläpp från bussar och samtidigt ge en mer positiv bild av kollektivtrafiken är att se till att de inte behöver vänta vid rött ljus någon längre tid. Detta kan ske genom att bussarna prioriteras i trafiksignaler, dvs bussprioritering i trafiksignaler. 13 av Länstrafikens bussar, som trafikerar linjerna 23, 28 och 30, kommer i ett försök att förses med erforderlig utrustning.

## Utredning om att köpa in fler el- och elhybridbussar

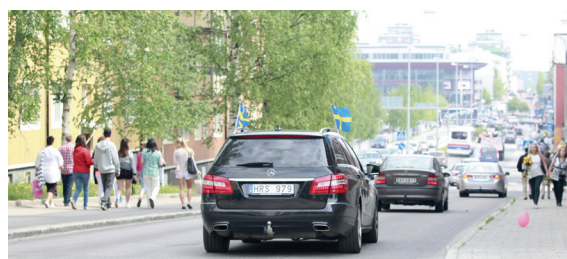
Luleå lokaltrafik (LLT) ska leda en utredning för att undersöka om det finns möjlighet att införskaffa elbussar eller elhybridbussar i syfte att minska miljöpåverkan. Eftersom elhybridbussar har både elmotorer och någon form av förbränningsmotor skulle dessa kunna vara ett alternativ till dagens bussar.

## Fria bussresor under kalla vinterveckor

Åtgärden innebär att kostnadsfria bussresor erbjuds och marknadsförs under några veckor i januari och februari. Erbjudandet ska kopplas till luftsituationen i centrala Luleå och marknadsföringen kan genomföras av mobilitetskontoret. Vid kalla vinterdagar är det extra besvärligt att använda sin egen bil. Genom fria bussresor kan "uppoffringen" att ta bussen minskas. Fler nya resenärer kan då upptäcka fördelen med att åka buss och därigenom minska luftföroreningarna.

## 4 Biltrafik

Under detta huvudområde beskrivs ett antal olika åtgärder som minskar biltrafikens utrymme och framkomlighetsstandard i gatunätet. Vidare redogörs för ett par åtgärder som syftar till att mer hållbara drivmedel ska nyttjas och därigenom förbättra luftkvaliteten.



## Försök med färre körfält vid Sandviksgatan

Sandviksgatan är efter Bodenvägen den mest trafikerade infarten till Luleå centrum. Det finns bostadshus nära gatan som är utsatta för både dålig luftmiljö och högt trafikbuller. Vid nyexploateringen på Kajan 18 kommer ett av körfälten på Sandviksgatan mellan Residensgatan och Rådstugatan att behöva stängas för trafik. Detta blir ett fullskaleförsök av hur det skulle fungera att ta bort körfält på Sandviksgatan. Effekterna på trafikflödet i centrum samt på luftmiljön studeras under avstängningen.

## Ny gatusektion Rådstugatan

Rådstugatan förbinder infartsvägarna Bodenvägen och Sandviksgatan med varandra. Gatan har god standard för biltrafiken med två körfält åt vardera hållet. Åtgärdens syfte är att minska ytan för biltrafiken på Rådstugatan mellan Storgatan och Stationsgatan (ca 200 meter) genom färre och smalare körfält. Därmed skapas mer plats för gående, cyklister och grönska.

## Utreda möjligheten till färre körfält längs med Södra hamnleden

Södra Hamnleden utgör en förbindelse mellan infartsvägarna Sandviksgatan västerifrån och Hertsövägen österifrån. Gatan har mycket god kapacitet för rådande biltrafik med som minst två filer åt vardera hållet. Åtgärden medför bättre framkomlighet och trevligare miljö för gående och cyklister.

Utreda möjligheten att begränsa antalet körfält längs Namnlösa gatan och Skeppsbrogatan samt att omvandla Trekantens bilparkering till torgyta

Syftet med åtgärden är att utreda om det är möjligt att minska antalet körfält längs Namnlösa gatan och Skeppsbrogatan fram till Rådstugatan. Vidare ingår att utreda möjligheten att omvandla Trekantens bilparkering till torgyta. Nästan hela sträckan har två filer åt vardera hållet. Busstrafiken har inga avkörningsfickor utan står vid hållplatsstopp i körfältet på vardera sidan av gatan.

## Tjänstefordon

Tekniska förvaltningen ansvarar för ca 350 fordon som används av olika kommunala förvaltningar som tjänstebilar, poolbilar och servicefordon. Merparten av dessa bilar är dieseldrivna. Ca 50 är bensindrivna, ca 49 är etanolbilar och 10 är hybridbilar med kombinationen bensin och el. När kommunens biogasanläggning är färdig och kan börja leverera drivmedel ska fordon succesivt bytas ut till biogasfordon. Hösten 2014 räknar man med att börja utbytet och inom tre år ska 90-100 fordon

gå på biogas. Kommunen ska vidare arbeta för att förnya bilparken med hybridbilar.

## 5 Cykeltrafik

Nedan redovisas ett antal olika standardhöjande åtgärder för cyklister. Det handlar bland annat om att ta fram olika strategiska planer och hur upprustning och utbyggnad av cykelnät ska ske.



### Cykelfält Kungsgatan

På sikt bör Kungsgatan byggas om för att ge mer plats till cyklister men tills detta är möjligt ska cykelfält målas längs gatan. Idag finns cykelbana på sträckan mellan Gammelstadsvägen och Lulsundsgatan men saknas mellan Lulsundsgatan och Södra Hamnleden. Många cyklister upplever en förvirring över var de ska ta vägen när cykelbanan tar slut och en olust att cykla bland bilar. Syftet är att visa cyklister var de kan färdas samt att prioritera cyklisters framkomlighet.

### Cykelbana och bussgata längs Skeppsbrogatan

För att förbättra cyklisternas framkomlighet i centrum har en cykelbana byggts längs Skeppsbrogatan på sträckan Prästgatan-Kungsgatan. För att skapa kontinuitet i cykelvägnätet byggs en fortsättning längs Skeppsbrogatan till Smedjegatan. På sträckan Kungsgatan-Timmermansgatan är det idag bussgata i en riktning. För att säkerställa busstrafikens framkomlighet efter ombyggnationen görs bussgata i båda riktningar mellan Kungsgatan och Timmermansgatan. Genom att skapa mer utrymme för busstrafiken skapas bättre möjlighet till att utveckla busshållplatsen till en omstigningsplats mellan Lokaltrafiken och Länstrafiken.

### Cykelbana längs Rådstugatan

Idag finns cykelbana längs Rådstugatan på hela sträckan förutom mellan Storgatan och Skeppsbrogatan. För att ge cyklisterna möjlighet att nå cykelbanan i Norra Hamn förlängs cykelvägen

till Skeppsbrogatan. För att ge plats åt cykelbanan tas fyra parkeringsplatser bort.

### Framkomlighet för cyklister i trafiksignaler

Att behöva stanna och trycka på en knapp för att få grönt i trafiksignaler skapar irritation och dålig framkomlighet för cyklister. Olika metoder för detektering i signalerna har testats men ingen har fungerat helt tillfredsställande. För att förbättra framkomligheten programmeras trafiksignalerna om så att det visar grönt hela tiden för cyklisterna så länge ingen annan trafikant anländer till signalen.

### Cykelbana längs Mjölkuddsvägen, etapp 2

Under år 2013 har en cykelbana längs Mjölkuddsvägen byggts på sträckan Mjölkuddsbanken – Mjölkuddens centrum. Sedan tidigare finns cykelbana mellan Mjölkuddens centrum och Tunaskolan. För att ansluta till denna cykelbana och skapa en gen väg till centrum för de boende på Notviken byggs en fortsättning från Tunaskolan till Storhedsvägen. Cykelbanan längs Mjölkuddsvägen kommer att utgöra en del av Sunderbystråket och därmed får även cyklister från Sunderbyn, Gammelstad och Storheden närmare väg till centrum.

### Ökad trafiksäkerhet och attraktivitet för oskyddade trafikanter på Mjölkuddsbanken

En stor del av biltrafiken (ca 22 000 fordon/dygn) kommer in till centrum via Bodenvägen som sista biten går över Mjölkuddsbanken. Längs ena sidan av Mjölkuddsbanken finns en fem meter bred gång-/cykelbana som endast avskiljs från biltrafiken med kantsten. Den höga biltrafikmängden och relativt hög hastighet (70 km/h) medför en dålig och otrivsam trafikmiljö för gående och cyklister. Med anledning av detta behövs åtgärder för de oskyddade trafikanterna och en attraktivare gång-/cykelväg över Mjölkuddsbanken behöver skapas.

### Skyltning av cykelvägar

Vägvisningen för cyklister behöver kompletteras och förbättras. Varje huvudstråk har ett eget namn och en egen färg som används vid uppskyllningen. Detta behöver uppdateras och kompletteras. Därutöver behövs komplettering med vägvisnings- och avståndsskyltar samt platsskyltar som visar var man befinner sig.

### Cykelparkering i centrum och vid större målpunkter

Ytor för cykelparkering ska ställas i ordning. Cykelställ på fler platser i centrum och vid

större målpunkter utanför centrum ska sättas upp. Möjlighet att skapa laddplatser för elcykel kommer att utvärderas. Även frekvent använda busshållplatser ska förses med cykelställ så att cyklande resenärer känner trygghet att lämna sin cykel vid busskuren. Åtgärderna ger bättre tillgänglighet för cyklister och minskar stöldrisken. Genom att styra styra cykelparkeringen till vissa platser skapas också bättre ordning och framkomlighet för gående.

### Cykelplan för Luleå

Åtgärden innebär att en cykelplan tas fram för Luleå. I planen redogörs bl a för statusen för det befintliga cykelvägnätet, cykelflöden, olycksstatistik samt uppgifter om vilka som cyklar i Luleå. Syftet med cykelplanen är att utreda vilka åtgärder som bör göras för att förbättra för Luleås cyklister.

### Plan för upprustning av cykelvägar

Sommaren 2013 har en inventering av de befintliga cykelvägarnas standard gjorts. Utifrån denna inventering tas en ny plan för upprustning fram. Enligt en äldre utredning är ca 26 km (ca 15 %) av hela cykelnätet i behov av underhållsåtgärder för att nå bra standard. Planen innebär bättre möjlighet att planera och prioritera underhållet av cykelvägnätet vilket i sin tur kan skapa ett attraktivare cykelnät.

### Upprustning av cykelvägar med prio mot huvudcykelnätet

Åtgärden innebär årlig upprustning av cykelvägar enligt framtagna plan för upprustning av cykelvägar och med prioritering av huvudcykelnätet. Åtgärden bedöms medföra attraktivare och framkomligare cykelvägar med mindre risk för olyckor.

## 6 Parkeringar

Under denna rubrik redogörs för olika åtgärdsförslag som syftar till att tydliggöra var lediga parkeringsplatser finns, vilket kan minska den så kallade söktrafiken i centrala Luleå. Vidare redovisas åtgärder som syftar till att skapa attraktiva stadsmiljöer.



## Parkeringsstrategi

Nuvarande parkeringstal fastställdes 1993 och den behöver förnyas utifrån dagens situation. Kommunen ska se över möjligheterna till differentierade parkeringstal utifrån tillgång på t ex kollektivtrafik och bilpooler. För att säkerställa tillgången på cykelparkeringsplatser ska parkeringstal för cykel införas. Med hjälp av åtgärder som beslutas i parkeringsstrategin förväntas fler övergå till hållbara sätt att resa och därmed minskas biltrafiken i centrum.

## Parkeringsledningssystem

Vid infarterna till centrum ska digitala skyltar sättas upp som visar vägen till parkeringshusen och ger information om hur många lediga platser det finns i respektive P-hus. I parkeringshusen sätts utrustning upp för att räkna antalet

bilar. Åtgärden kan minska antalet bilar som kör runt för att söka parkeringsplats vilket i sin tur bidrar till att minska utsläppen av kvävedioxid i centrum på lång sikt. Förutom minskad söktrafik är detta positivt för handeln vars kunder lättare hittar lediga parkeringsplatser.

## Infartsparkering Norr

Biltrafiken från väg 97 och E4 vägvisas in till Luleå centrum via infarten Bodenvägen. Denna infartsväg är den mest trafikerade vägen i Luleå. Den här trafiken kommer in till norra sidan av centrum medan befintliga parkeringshus med hög kapacitet ligger på södra sidan. En infartsparkering på norra sidan av centrum kan dels minska den allmänna trafiken i centrum som letar parkeringsplats samt skapa möjlighet att flytta ut arbetsplatsparkeringar från centrum.



Kartan visar var åtgärder kommer att genomföras inom de olika huvudområdena.

