





## Mobilitetsbokslut

Gator och parker arbetar utifrån kommunens översiktsplan och de ämnesspecifika program som arbetas fram för de hållbara färdssätten, parkering, gods och trafiksäkerhet. Vi ser mer och mer ett behov av att beskriva hur vi arbetar med våra ansvarsområden samlat i ett dokument. Vi har därför tagit fram detta mobilitetsbokslut som beskriver åtgärder, satsningar och nyckeltal inom trafikmätningar, beteendepåverkan, gods, parkering, cykel, fotgängare och kollektivtrafik. Syftet är att beskriva verksamheten och ge en bild av läget i förhållande till kommunens målsättning.

Umeå kommun har antagit en målsättning att år 2025 är andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort. För biltrafik saknas uttalade mål förutom att andelen i tätorten, som en följd av ovanstående, ska minska från dagens andel som är ca 50 % till 35 %.

Mobilitetsbokslutet inleds med att beskriva trafikutvecklingen på kommunens vägnät i Umeå tätort i måttnitt bestående av 15 större vägar respektive gång- och cykelvägar. Därefter följer en uppföljning av programmen för de hållbara färdssätten, parkering och gods, inklusive beteendepåverkansåtgärder. Mobilitetsbokslutet utgör uppföljning för flera av de ämnesspecifika programmen.

# Biltrafikmätningar

Umeå kommun har mätt trafikflöden i staden under lång tid. Vissa platser har mätts ofta, andra en eller ett fåtal gånger. Sedan 2005 sker trafikmätningarna samma veckor i maj. Genom att titta på hur trafiken har förändrats över tid kan man bättre förstå hur olika åtgärder påverkar människors och varors flöden. I Umeå mäter vi nästan alltid vardagsdygnstrafik och mätperioden är oftast en till två veckor under maj månad.

Vi har ett antal årligen återkommande mätplatser, se figur 1.

Figur 1. Årligen återkommande mätpunkter i biltrafiknätet; mätsnitt norr (blå), öster (grön), söder (svart) samt väster (röd)

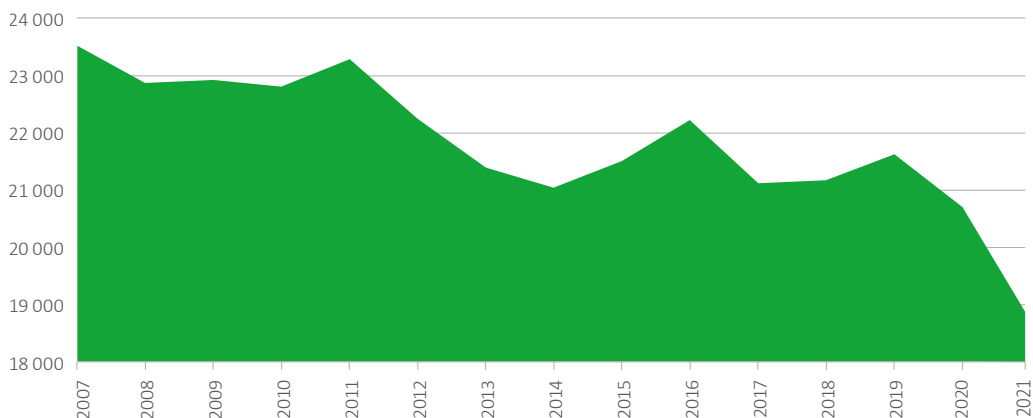




### Kontinuerlig mätning på Västra Esplanaden

Sedan 2007 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Västra Esplanaden. Mätningen visar på minskat trafikflöde. Den årliga veckomätningen i maj månad strax söder om Tegsbron visar även den på en minskning sedan 2016. Vad som är covid-19 effekt och vad som blir bestående minskningar vet vi inte än.

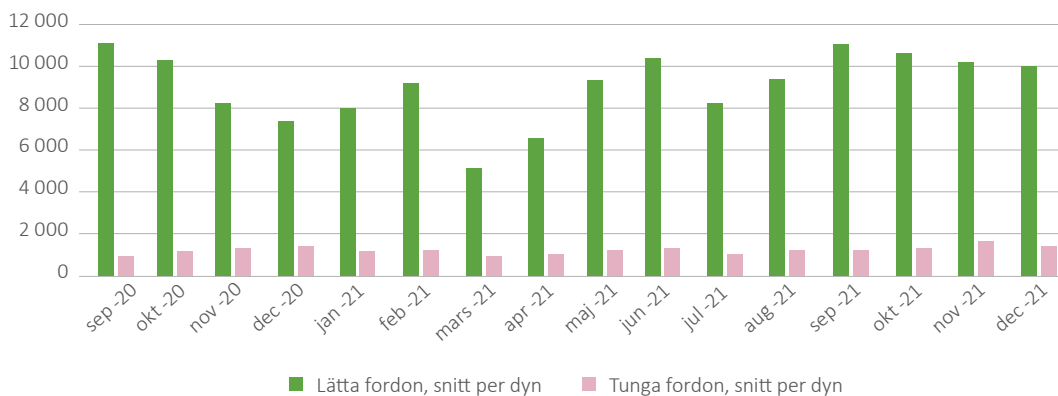
Figur 2. Årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn) på Västra Esplanaden åren 2007–2021.



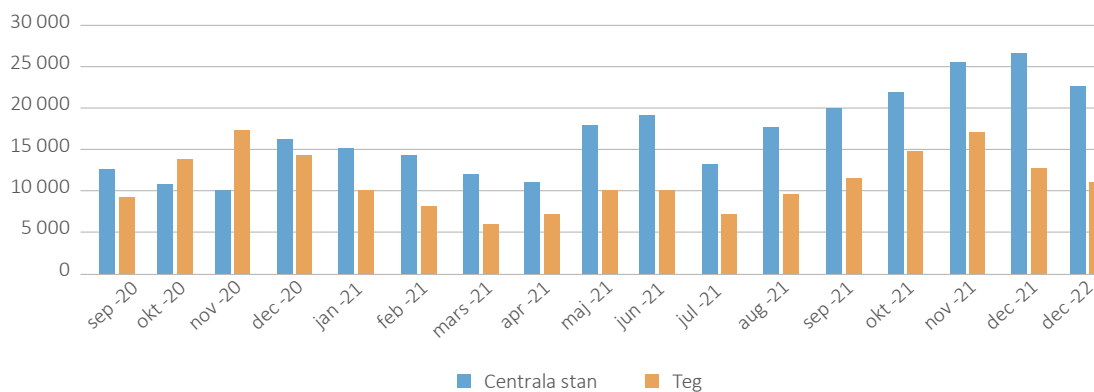
### Kontinuerlig mätning på Kyrkbron

Under två år, sensommaren 2020 – sensommaren 2022 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Kyrkbron. Mätningen visar hur trafiken har varierat under 2020 och 2021. Man ser en tydlig nedgång i slutet av 2020 då Covid-19 kom i en ny våg.

Figur 3. Lätta och tunga fordon på Kyrkbron, antalet fordon per dygn ( i snitt).



Figur 4. Totala tunga trafiken per månad fördelat på riktning. Den kontinuerliga mätningen visar att betydligt fler tunga fordon använder Kyrkbron i riktning in mot centrum än i riktning mot Teg.

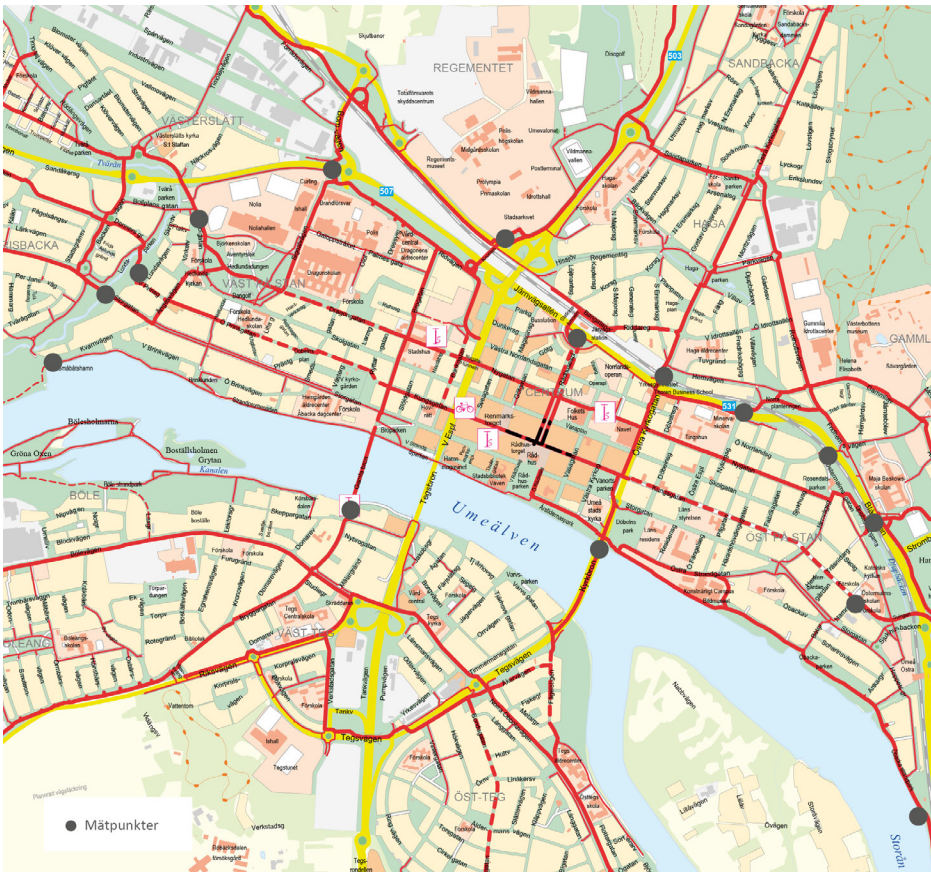




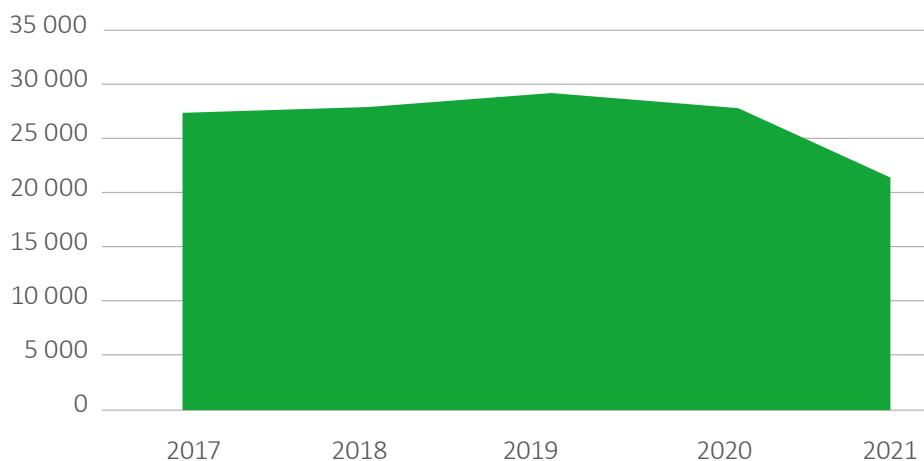
# Cykeltrafikmätningar

Umeå kommun mäter cykeltrafikflöden i staden. Vissa platser mäts ofta, andra en eller ett fåtal gånger. Sedan 2005 sker trafikmätningarna regelbundet samma veckor i september-oktober. Genom att titta på hur trafiken har förändrats över tid kan man bättre förstå hur olika åtgärder påverkar människors och varors flöden. I Umeå mäter vi vardagsdygnstrafik och mätperioden är oftast två-tre veckor, då vädret kan variera kraftigt vilket påverkar mätningarna. Sedan några år tillbaka följer vi cykeltrafiken på 15 mätplatser omkring de centrala stadsdelarna. Platserna illustreras i kartan och flödena i diagrammet.

Figur 5. Årligen återkommande mätpunkter i cykeltrafiknätet ringar in de centrala stadsdelarna.



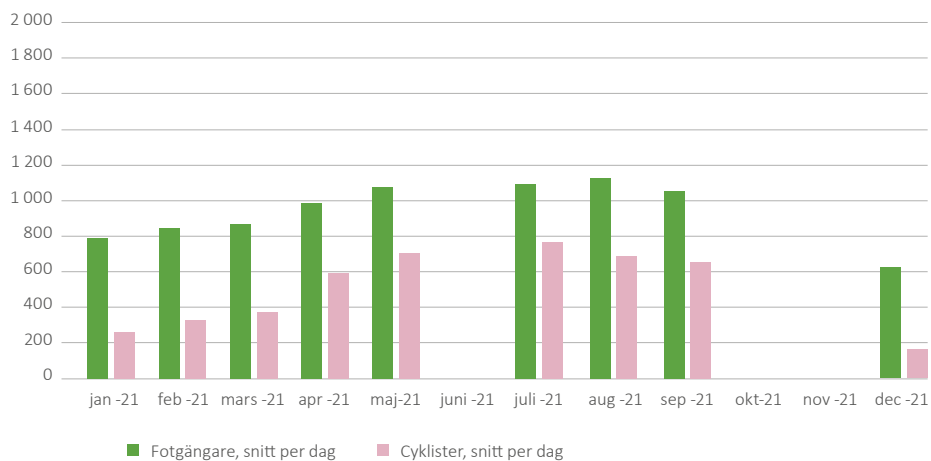
Figur 6. Flödet av alla cyklister i punkterna i figur 5 ovan. Flödet har varit stabilt, men 2021 sjönk det kraftigt. Vad som är covid-19 effekt och vad som blir bestående minskningar vet vi inte än.



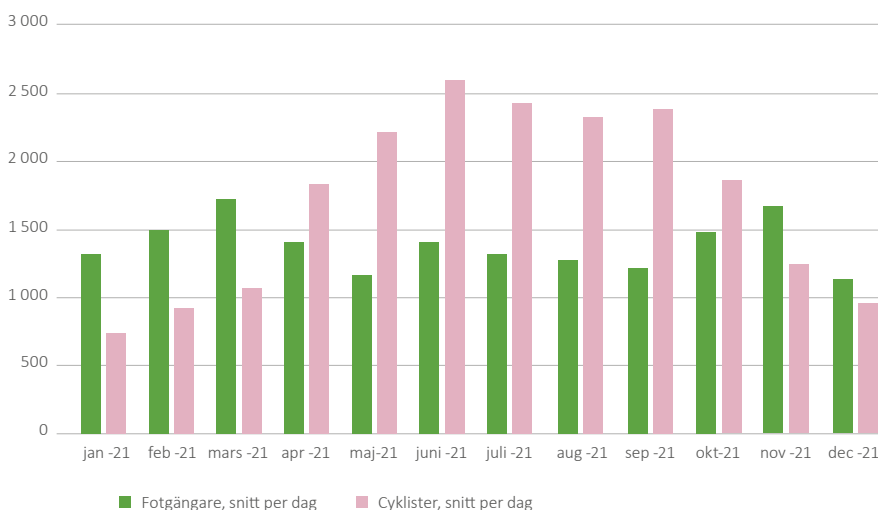
## Kontinuerlig mätning på tre broar

Under två år, sensommaren 2020 – sensommaren 2022 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron. All gång- och cykeltrafik mäts.

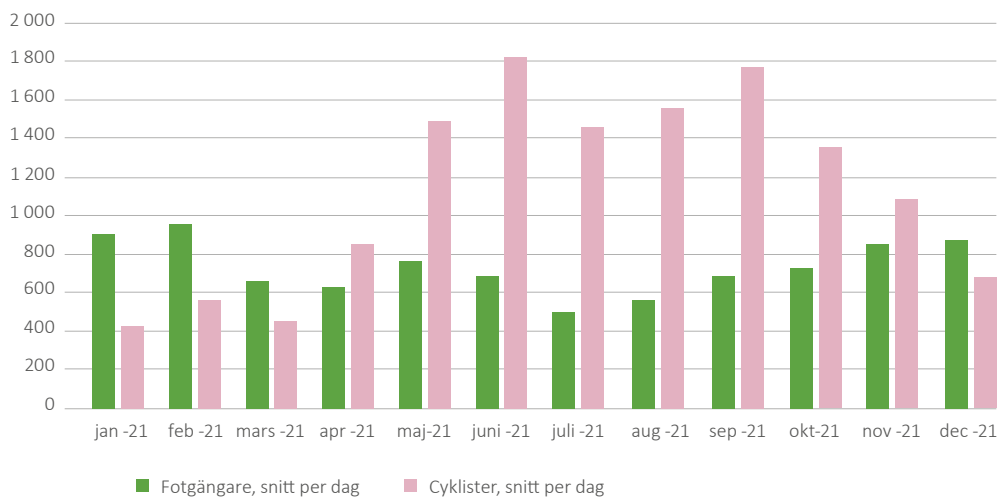
Figur 7. Diagram Lundabron 2021. Under juni, oktober och november saknas data.



Figur 8. Gamla bron 2021



Figur 9. Kyrkbron 2021 (summerat trafikanter på gångbana samt gång- och cykelbana).



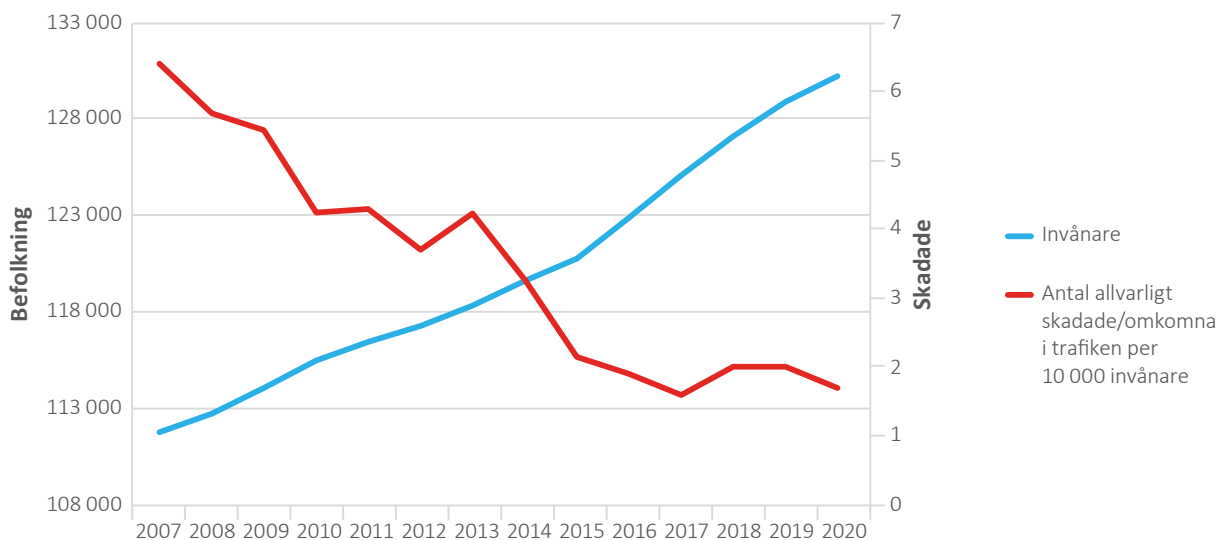


## Genomförda åtgärder

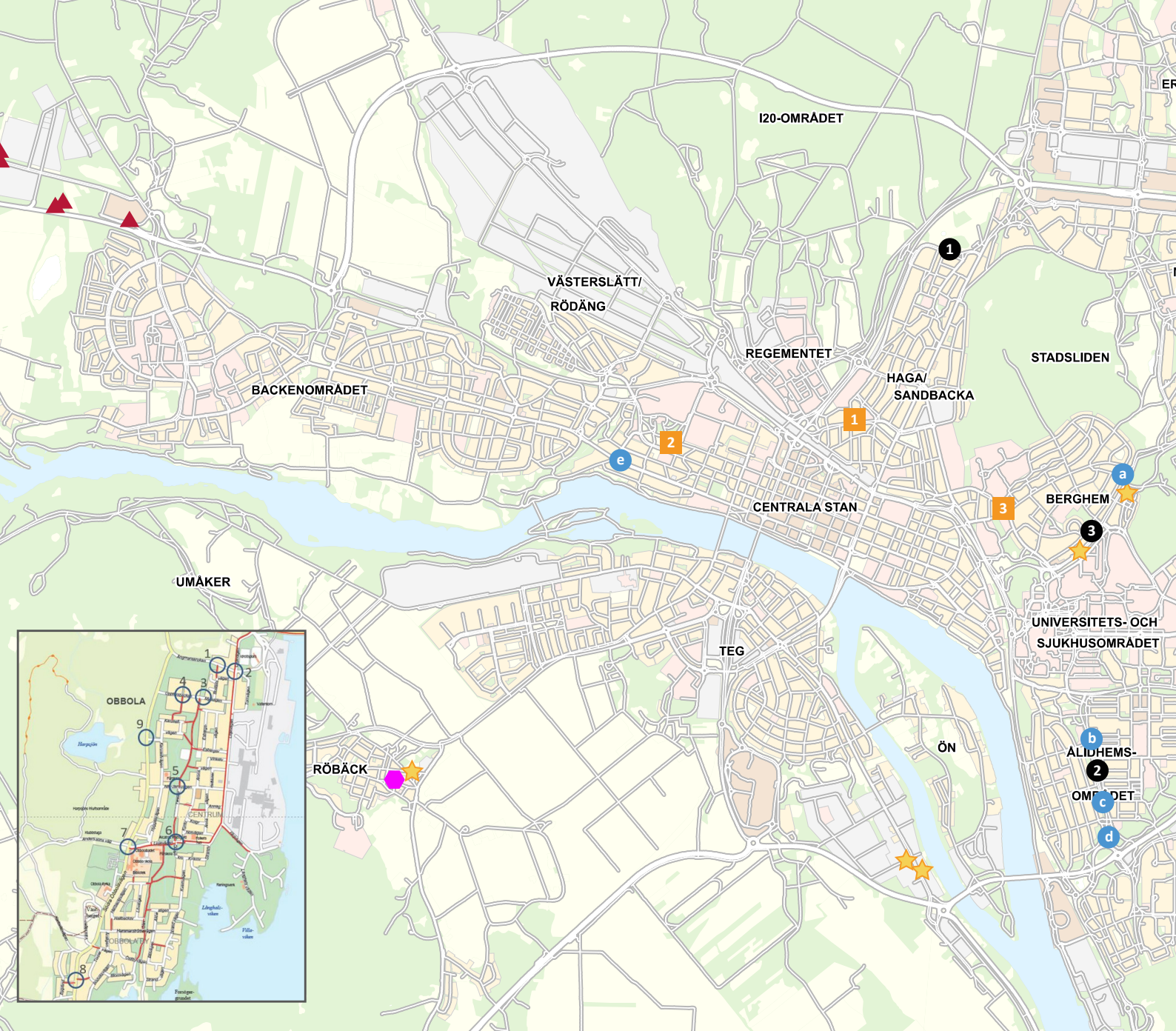
*Kommunen arbetar inom en rad olika områden för att öka andelen resor med de hållbara färdsmitteln; allt från hårda åtgärder, dvs förändringar i infrastrukturen, till mjuka åtgärder såsom beteendepåverkan genom exempelvis testresenärer.*

En viktig del är att de åtgärder vi genomför ska ge god trafiksäkerhet för att umeåborna ska känna att det är tryggt att färdas med gång, cykel och kollektivtrafik i staden. I figur 10 kan man utläsa att trots en ökande befolkning så är trenden avseende antal allvarligt skadade och omkomna i trafiken nedåtgående.

Figur 10. Antal allvarligt skadade/omkomna i trafiken per 10 000 invånare i förhållande till antalet invånare i kommunen







Kartan ovan visar vilka infrastrukturåtgärder som har genomförts för gång och cykel respektive för kollektivtrafik under det senaste året.

#### Kollektivtrafikåtgärder

★ Ombyggda hållplatslägen

▲ Nya hållplatslägen

#### Ökad framkomlighet för buss vid trafiksignaler

1 Hissjövägen vid Norra Majorsgatan

2 Skolgatan vid Hedlundaskolan

3 Axtorpsvägen vid Axtorpet

#### Cykelparkering vid busshållplats

◆ Travbanevägen

#### Cykelöverfarter

a Nydalavägen - Strombergs väg

b Studentvägen - Laboratorvägen

c Studentvägen - Assistentvägen

d Studentvägen - Amanuensvägen

e Storgatan - Ängesvägen

#### Nya cykelvägar

1 Sandbackavägen

2 Studentvägen

3 Strombergs väg

#### Övriga trafiksäkerhetsåtgärder

- S Obbolav – Byvägen (gupp)
- S Obbolav – Linjev (gupp)
- Linjevägen (gupp)
- S Obbolav, norr Karusellv (gupp)
- Nils-Jansv – Terrassgränd (gupp)
- Uppförsbacken (gupp)
- Ångmanskroken (gupp)
- Linjev – Ångmanskroken (gupp)
- Generalsvägen, Sävar\* (gupp)
- Bruksgatan/Österlånggatan/Långedsvägen, Hörnefors\* (upphöjd korsning)
- Brogatan, Holmsund\* (gupp)

\*Ej i kartbild



## Mobility Management

Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden, till exempel genom kampanjer, bättre utbud, kommunikationsinsatser, invigningar och testgrupper. "Mjuka" åtgärder (beteendepåverkansåtgärder) förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder (till exempel nya busslinjer, cykelparkeringar eller gång- och cykelbanor).

### Kollvisionen

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

### Mobilitetsveckan och SEE Hållbarhetsvecka

Det europeiska initiativet för att underlätta och uppmuntra hållbara resor (tidigare Trafikantveckan) hade detta år temat *Hållbar mobilitet – sunt och tryggt* och sloganen *Res hållbart, håll dig frisk*. Umeå kommun deltog med aktiviteter under vecka 37 och 38, bland annat "buskortsjakten" i samarbete med HAR-projektet och Ultra, utdelning av giveaways och medverkan i lanseringen av NTF's hjälmkampanj *Det som är du*.

### Hållbara arbets- och tjänsteresor

Umeå kommun är en av tio arbetsplatser som deltar i satsningen Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR). Syftet är att genomföra beteendepåverkande aktiviteter och åtgärder som underlättar för kommunanställda att välja hållbara färdmedel. Projektet finansieras av Tillväxtverket, Region Västerbotten och de medverkande organisationerna. Under året som gått har projektet genomfört dessa aktiviteter:



## Åtgärder kopplat till resor till/från arbetet

I HAR-projektet genomfördes en *Cykla-gåkampanj "Winter edition"* där deltagarna fick dubb-däck och broddar, ett förmånscykelevent, aktiviteter kring utlåning av el-cyklar (för anställda på Umeå kommun och inom Trafikverkets projekt Västra länken) samt gratis cykelservice och byte till sommar- respektive vinterdäck. Vidare genomfördes deltagande i *Vintercyklings dag* och *Cykelns dag*. En cykelpump med tillhörande markdekaler sattes upp vid Stadshuset. Projektet deltog även i utvecklingen av tjänsten *Resvana* som testades på stadshusanställda samt genomförde utvärderingar av förmånscyklarna och användningen av distanshubben i Hörnefors.

## Åtgärder kopplat till tjänsteresor

Projektet har arbetat vidare med revideringen av Umeå kommuns riktlinjer för resor i tjänsten, översynen av uppföljningen av tjänsteresor 2018-2021 samt ett pilotprojekt för bokningssystemet. Under förmånscykeldagarna har projektet initierat ett digitalt informationsevent samt deltagit på plats vid Stadshuset och informerat om kommande aktiviteter samt delat ut giveaways. Förbättringsåtgärder har påbörjats för cykelförrådet där kommunens tjänstecyklar finns på stadshusområdet och broddar har delats ut till verksamheterna. HAR-projektet har erbjudit flera digitala föreläsningar och utbildningar, t.ex. Anders Hansen, Anna Bellman, David Stiernholm och Teamsutbildning.

## Marknadsföring av projektet

Projektet har uppmärksammats på SVT lokala nyheter och en ny HAR-film som är mer anpassad till nuläget har tagits fram.

## Cykelns dag

2018 beslutade FN att utse 3 juni till Världscykeldagen, för att sprida glädjen i att cykla. Under 2021 genomförde HAR-projektet ett digitalt event på temat cykling med bl.a. Olof Wretling, Aron Anderson och Sofia Åhman. En kort film med Olof Wretling spreds även via sociala medier.

## Grön färdplan

På uppdrag av Tekniska nämnden koordinerar Gator och parker en samverkansplattform som har fokus på kommunens arbete med hållbart resande för den egna verksamheten; i tjänsten och till och från arbetsplatserna. Arbetet startade hösten 2019 och bedrivs till 2021. Nätverket har resulterat i flera synergieffekter. I slutet av året genomfördes en utvärdering av nätverket.

## Sharing City Umeå

Umeå är tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö testbäddar för delningsekonomi inom det nationella programmet Sharing Cities Sweden och ingår i det strategiska innovationsprogrammet Viable Cities. Inom projektet testas, utvecklas och utvärderas delningsekonomin möjligheter och utmaningar i städer. Under året 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.

## 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, cyklarna har sedan starten tillsammans rullat drygt 153 000 km och över 770 personer har testat tjänsten. Det finns även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang. U-bike har fått stor uppmärksamhet i media och nationellt.





## Vintercyklingsdag

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 arbetar för att uppmärksamma denna dag i Sverige under namnet Vintercyklingsdag. Umeås bidrag 2021 var att sprida information om dagen och att uppmuntra Umeås cyklister med bland annat cykellysen.

## Samarbete med polisen

Umeå kommun har fortsatt sitt samarbete med polisen med fokus på trafiksäkerhet och synlighet i trafiken, bland annat genom gemensamma aktiviteter. Under våren bidrog kommunen med giveaways till polisens aktivitet i centrum och under hösten genomfördes en gemensam aktivitet då cykellysen och reflexer delades ut.

## Gå och cykla

Gå & Cykla till skolan arrangeras av Trafikkalendern. Umeå kommun deltog även detta år och uppmuntrade skolorna (F-6) 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 kampanjen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer.

## MM-kampanj Västra länken

Umeå kommun deltar i Trafikverkets initiativ att arbeta med mobility management i byggskedet. 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.

## Nätverk för kommuner som arbetar med mobility management

Umeå kommun är en av 15 kommuner som deltar i nätverket Möjligheter med Mobility Management i Samhällsplaneringen (MMMIS). MMMIS-deltagarna träffas tre gånger per år för nätverksträffar med inbjudna föreläsare och diskussioner kring ett specifikt tema. Däremellan sköts kontakten via webbdiskussioner och webinarier.

## Serietidning

Tillsammans med Svenska cykelstäder har Umeå kommun tagit fram en serietidning som riktar sig till lågstadiet. Syftet med tidningen är att lära barnen varför det är bra med vardagsmotion, genom att cykla eller gå till skolan, samt att öka tryggheten genom kunskap. 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.

## Sunda och säkra skolvägar

Umeå kommun arbetar på att hitta lösningar för hur verksamheterna i kommunen tillsammans kan stötta trafikundervisningen i skolorna. Som en del i detta arbete har webbsidor på kommunens externa webbplats tagits fram med beskrivning av hur kommunen arbetar med säkra och sunda skolvägar, tips om hållbart resande till vårdnadshavare och lärare samt information om pågående projekt



## Gods

Arbetet med att öka förståelsen/kompetensen för gods inom kommunen samt att upprätthålla kontakt med branschen pågår under hela året. Mångfalden av intressenter kräver ett brett samarbete mellan kommun och bransch. Med utgångspunkt i godstrafikprogrammet har Umeå kommun genomfört den första uppföljningen av programmet och dess indikatorer, vilken ska genomföras vart tredje år.

### Indikator 1 - Invånare, kunder och näringslivets synpunkter på godstrafiken

För att staden ska fungera måste varutransporterna och avfallshanteringen tillåtas att fungera effektivt, men med hänsyn till de stadsmiljöer som trafikerar. Indikator 1 är svår att mäta och redovisa i en siffra. Indikatorn visar sig främst genom dialog i de olika nätverk vi ingår i samt internt förvaltningsöverskridande arbete inom kommunen. En redovisning av detta görs nedan:

Umeå kommun deltar i och driver olika nätverk. De ger oss möjlighet att förstå och fördjupa oss i olika delar av godsledningen men också möjlighet att förmedla och samråda kring kommunens projekt som rör gods. Det sker ett erfarenhetsutbyte och förståelse för de olika perspektiven utifrån alla deltagare. Nedan listas de nätverk som Umeå kommun ingår i, inom parentes anges vilka kommunala verksamheter som deltar.

- Godsnätverket , 2 ggr/år (Gator och parker, ÖPL, Näringslivsavdelningen)
- Kommunalt godsforum 2ggr/år (Gator och parker)
- Transportbranschen (Näringslivsavdelningen, Gator och parker)

Det förvaltningsöverskridande arbete som pågår har delvis utgångspunkt i en av de utmaningar avseende förtätning som sker i centrala Umeå, även rörande möjligheten för alternativa transporter att lämna anbud på kommunens upphandlingar av transporter.

<sup>1</sup> I godsnätverket deltar förutom ovanstående, Sveriges åkeriföretag, Vakim, Upab, samt representant/-er från Visit Umeå, centrumhandeln, restaurangbranschen och cykelåkeri.

<sup>2</sup> I kommunalt godsforum ingår ett 15-tal kommuner från hela landet, från Luleå i norr till Malmö i söder.

<sup>3</sup> I nätverket transportbranschen ingår ett antal lokala logistikföretag i och kring Umeå, detta nätverk drivs av Näringslivsavdelningen.



## Användning av allmän platsmark

Vi arbetar internt på kommunen med frågor rörande den framtida användningen av allmän platsmark. Där arbetar vi för att skapa en hållbar gata där gods är en aspekt, inte minst avseende avfallshantering och leveranstrafik. Vad ska få plats i gatan respektive inte samt under vilka förutsättningar.

## Klimathänsyn i upphandling

I samband med projektet har nya krav tagits fram för transportupphandlingar som gör det möjligt för bland annat cykelåkerier att lämna anbud. Numera använder upphandlingsbyrån även en kravtrappa avseende bränslen till transporterna.

Umeå kommun har utvärderat stadens snötippor för att säkerställa att placeringen av dessa är optimal utifrån bl.a. transport- och miljösynpunkt. En viktig del i arbetet har varit att dessa transporter går längs större trafikstråk och påverkar samhället så lite som möjligt.

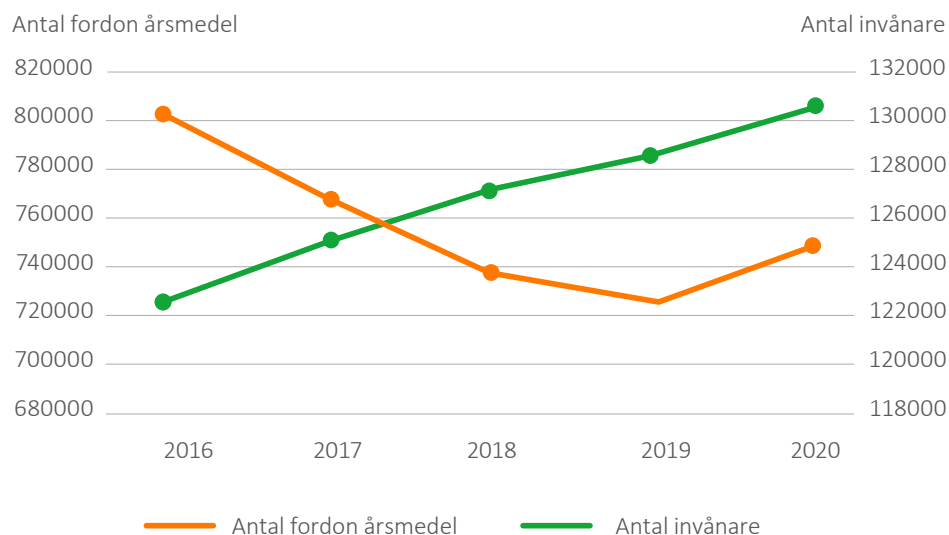
## Indikator 2 - Antal leveransfordon i utvalda snitt kopplat till befolkningsutveckling.

Mätningarna längs v. 503 genom stan ger ett bra underlag som går att följa över tid. Nedan (fig. 11) illustreras hur leveranstrafiken (inkl. skåpbilar och exkl. kollektivtrafik) förändrats i förhållande till hur Umeå växer. Genom mätningarna kan vi urskilja olika typer av leveransfordon: lastbil, lastbil med släpvagn, lastbil med semitrailer samt mindre skåpbilar. Vi är medvetna om att kategorin mindre skåpbilar även innefattar "privat" fordonstrafik. Vi har ändå valt att ta med den då det är intressant att se hur den utvecklas över tid.

I figur 11 syns en minskning av den tunga trafiken förutom en liten ökning från 2019- 2020. Detta när trafiken i stort minskar vid denna mätpunkt samtidigt som staden har vuxit. Skillnaderna är små och det är svårt att säga exakt vad det beror på. En del av förklaringen kan vara att den ökande handeln via internet bidragit till fler paketleveranser. En annan förklaring till ökningarna kan också vara de byggen som pågått i centrala Umeå de senaste åren.

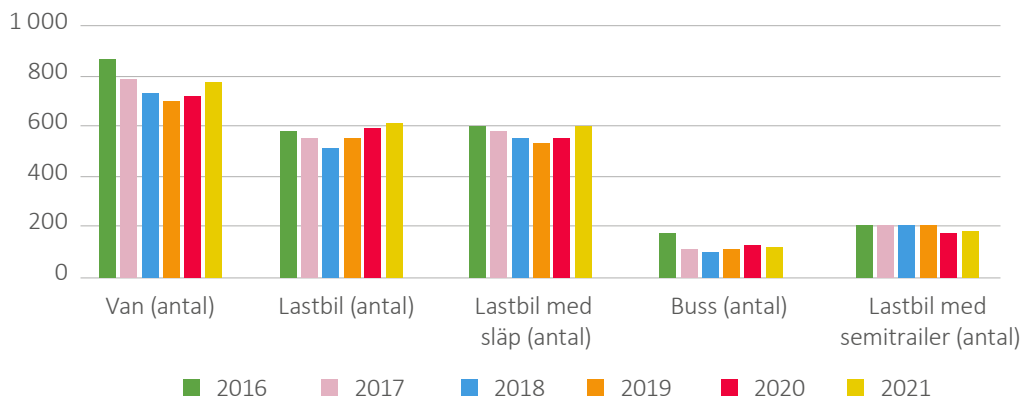
Figur 11. Förhållandet mellan leveranstrafik och befolkningsutveckling

\*Kollektivtrafik ej inkluderad.



I figur 12 visas en uppföljning för respektive fordonskategori under de sex senaste åren. Det visar bland annat på en ökning av antalet lastbilar och minskningar av vans. Något som framöver kommer att påverka trafikmätningarna på Västra Esplanaden är färdigställandet av Västra länken. I dagsläget är öppningen planerad till tidigast sommaren 2023 och prognoserna är att genomfartstrafiken (totalt) kommer att minska med ca 10% tack vare ringleden. Minskningen för godstransporter torde bli än större.

Figur 12. Årsmedelsdygnstrafik Västra Esplanaden åren 2016-2021.



### Indikator 3 - Antalet döda eller allvarligt skadade orsakade av gods- trafikfordon

Totala antalet skadade i olyckor med godsfordon har minskat (se fig 3), antalet allvarligt skadade och döda är få till antalet och därför svåra att uttala sig om. De flesta olyckor, där godsfordon varit involverade, som skett under perioden är av lindring karaktär och inträffar på gatu- eller vägsträcka eller i gatu- eller vägkorsning. Övervägande del av olyckorna är upphinnande olyckor och singelolyckor. Av de olyckor som skett har 53% skett inom tätbebyggt område och 47% skett utom tätbebyggt område. Fördelningen mellan män och kvinnor är precis jämnt fördelat. Figur 13 nedan visar antalet skadade fördelat per år och skadegrad.

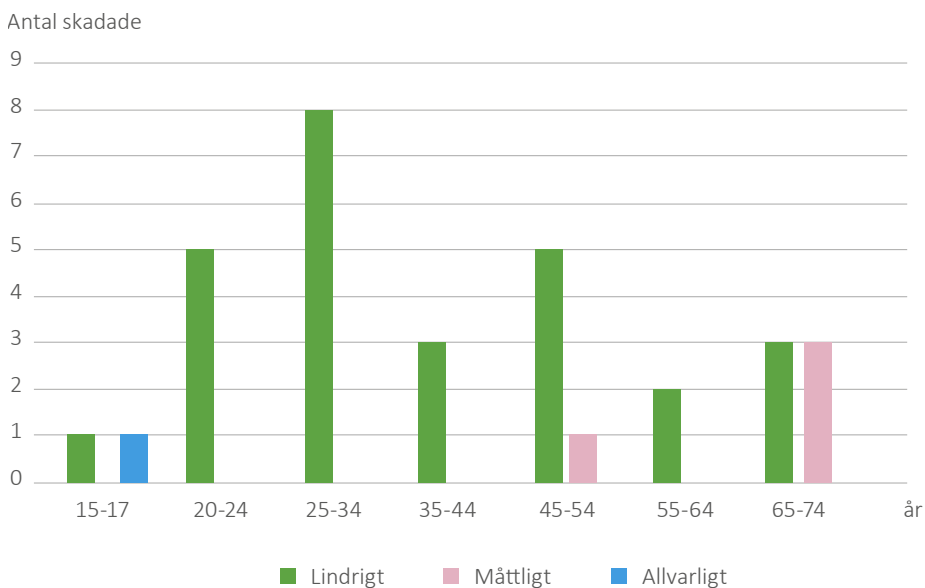
Figur 13. Antal skadade, skadans allvarlighet samt olyckstyp åren 2018-2021, där godsfordon varit involverade.

Antal skadade personer och skadans allvarlighet					
Olyckstyp	Död	Allvarligt skadad ISS > 8	Måttligt skadad ISS 4-8	Lindrigt skadad ISS 1-4	
Singel (motorfordon)				4	
Möte (motorfordon)			1	2	
Omkörning (motorfordon)				3	
Upphinnande (motorfordon)			1	11	
Avsvängande (motorfordon)			1	1	
Korsande (motorfordon)	1*			3	
Cykel - motorfordon			1	2	
Moped - motorfordon		1			
Fotgängare - motorfordon				1	
Övrigt					
<b>Skadade personer</b>		<b>1</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>32</b>

\* POLISRAPPORTERAD DÖDSOLYCKA

Figur 14 visar att ålderskategorin 24-34 är mest skadedrabbad samt att de äldre ålderskategorierna ådrar sig allvarligare skador (måttliga ISS 4-8).

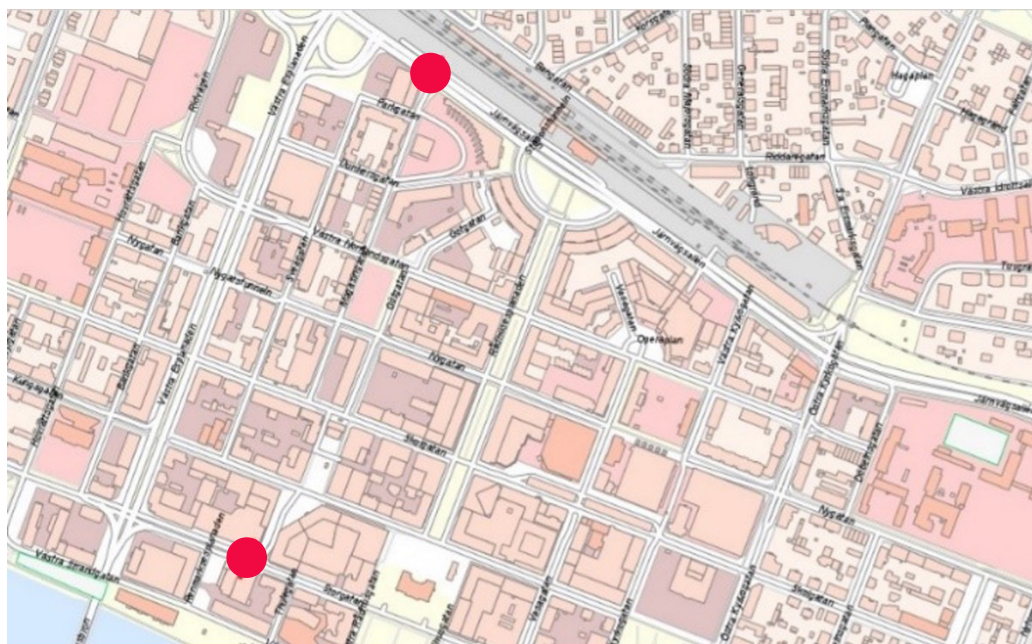
Figur 14. Antal skadade, där godsfordon varit involverade, fördelat på ålder och skadegrad åren 2018-2021



#### Indikator 4 – Andel tunga fordon som ej uppfyller gällande krav för miljözonsbestämmelserna då de körs inom miljözonen.

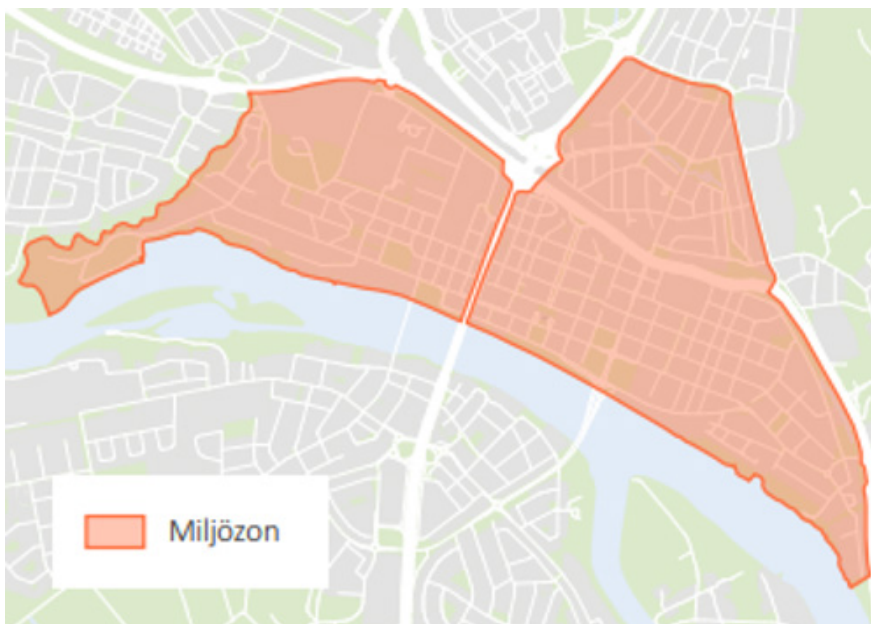
För att följa upp efterlevnad av reglerna för den miljözon som innefattar de centrala delarna av Umeå har så kallade nummerskrivningar genomförts. Räkningarna av tung trafik, exklusive bussar, gjordes i mätsnitten enligt kartbilden (fig 5), på Järnvägsallén respektive Storgatan. Varje plats observerades vid två tillfällen; kl. 08.00-09.00 samt kl. 09.00-10.00 en tisdag respektive onsdag i september. Resultatet av denna uppföljning delas med bland annat Polisen vid årliga samverkansmöten så att de som övervakande myndighet blir medvetna om problemet.

Figur 15. Mätpunkter vid uppföljning av miljözon





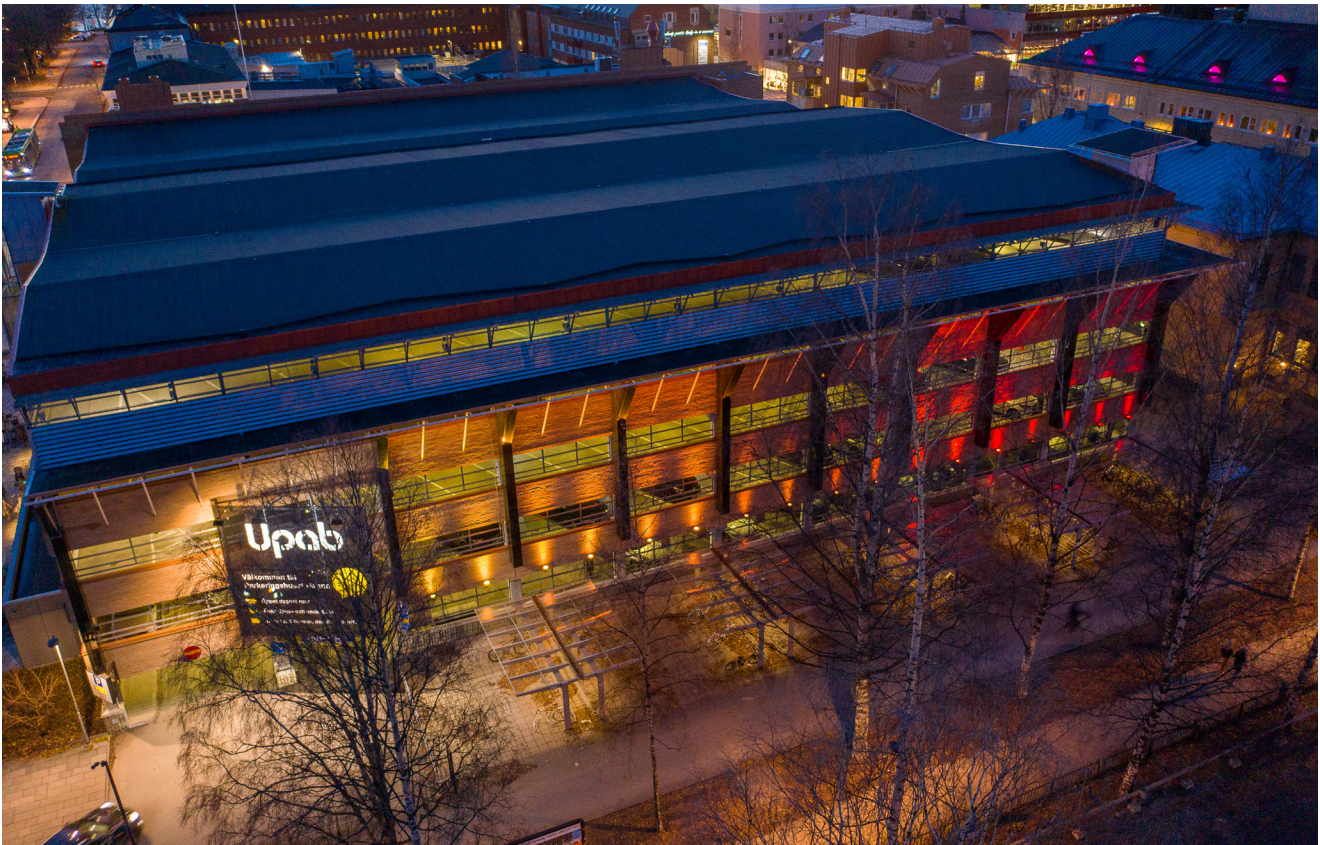
Figur 16. Karta Miljözon Umeå



Nuläget vi utgått från är räkningar som gjordes 2017 med samma metod och under samma tider. I jämförelse med den har antalet passerande fordon ökat. Det är en ökning av andelen otillåtna på Järnvägsallén men en minskning på Storgatan. Det vi kan se är att den totala procentandelen vid en jämförelse mellan 2017 och 2021 är att andelen otillåtna fordon har minskat från 16% till 13%. Det är svårt att dra några slutsatser kring underlaget men från och med 2022 så kommer vi att räkna på detta vid två tillfällen/år och redovisa detta vid nästa uppföljning som sker 2024. Det är ändå ett material som är ger en ögonblicksbild av situationen. Det kommer således inte gå att säkerställa något statistiskt med underlaget. Det ger oss dock en indikation på ökning eller minskningar över tid.

Figur 17. Resultat av uppföljning

	Antal fordon	Otillåtna fordon	Andel otillåtna
Järnvägsallén 2017	40	5	13%
Järnvägsallén 2021	68	11	16%
Storgatan 2017	10	3	30%
Storgatan 2021	30	2	7%



## Parkering

Det är viktigt att hantera parkering som en del av människors resande i stort, det är en del av mobilitetsplaneringen. I Umeå arbetar vi i enlighet med parkeringsstrategin i översiktsplanen, vilken konkretiserats i ett parkeringsprogram. De flesta åtgärder enligt vårt nuvarande parkeringsprogram är genomförda och arbetet med ett nytt parkeringsprogram har skjutits fram med anledning av ett kommunfullmäktigeuppdrag om mobilitet. Programmet kommer att startas upp under 2022.

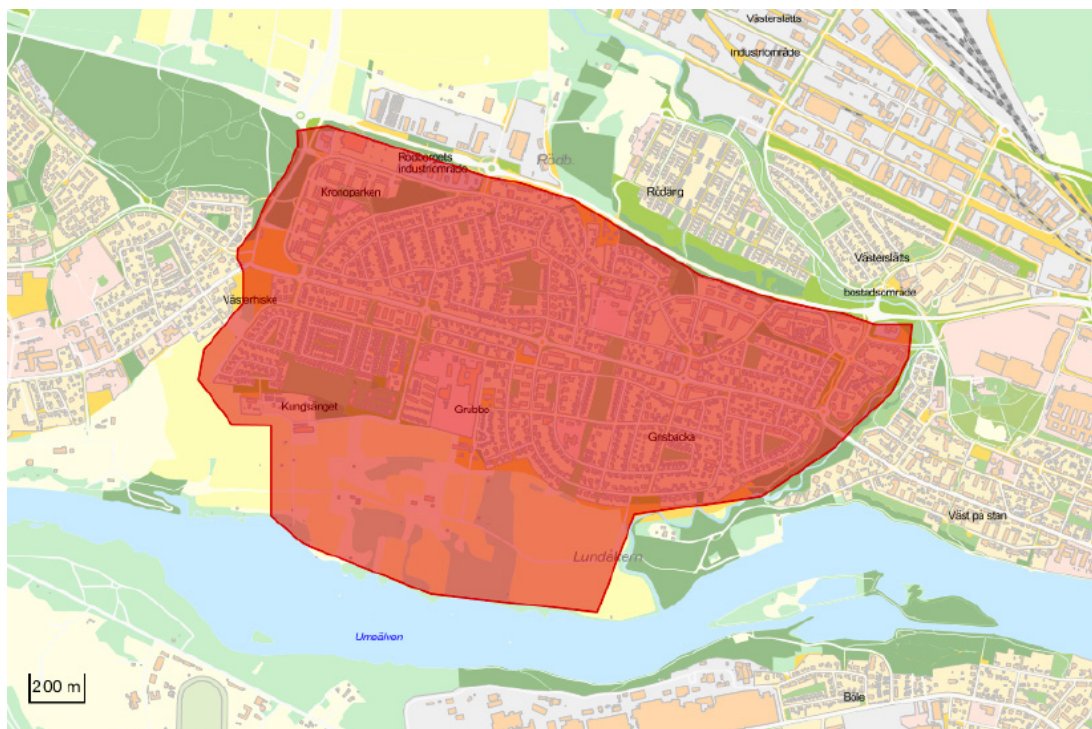
### Nya tider datumparkering på Klockarbäckens industriområde, samt på Grubbe och Grisbacka

Från och med 1 september justerades tiderna för datumparkeringsförbud på Klockarbäckens industriområde, på Grubbe och Grisbacka. Det ska förbättra framkomligheten för alla boende och verksamheter i dessa områden, samtidigt som väghållningsfordon får lättare att komma fram, även under dagtid.

Det nya datumparkeringsförbudet gäller alla dagar mellan klockan 02.00 och klockan 16.00.



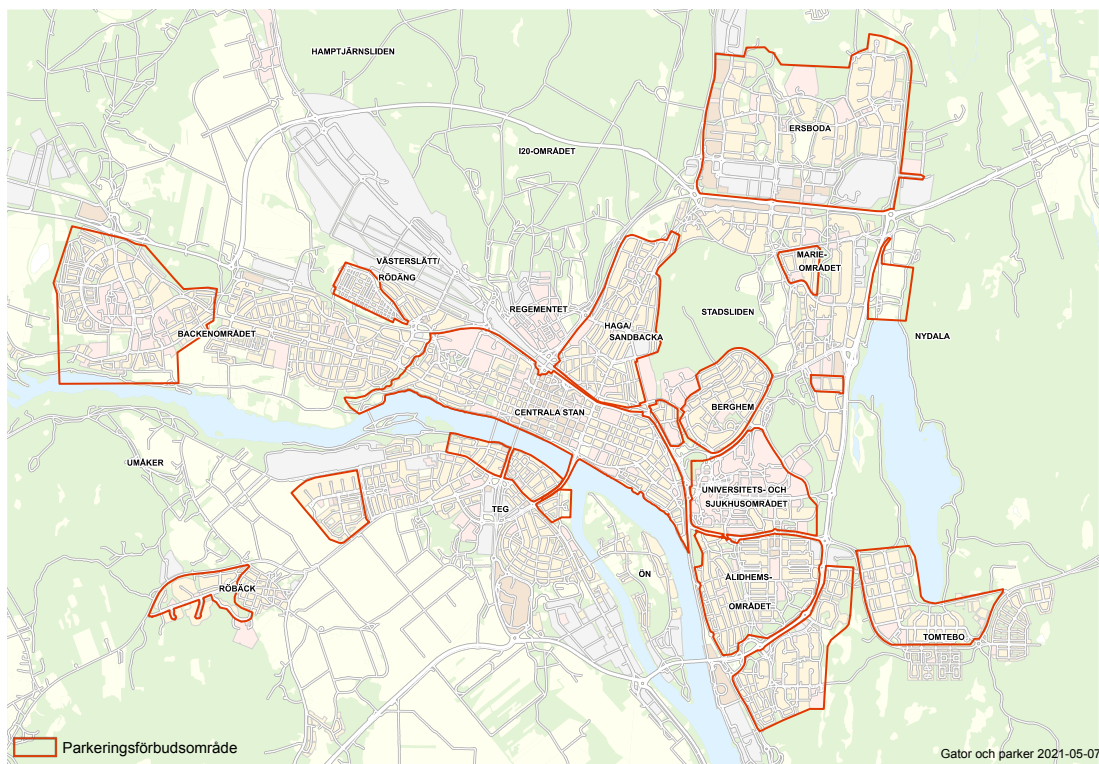
Figur 18. Nya tider för datumparkering på Grubbe och Grisbacka.



## Ny uppdelning av parkeringsförbudsområden

Under 2020 beslutade tekniska nämnden om en ny uppdelning av parkeringsförbudsområden, se figur 19 nedan. Dessa områden trädde i laga kraft 4 januari 2021.

Figur 19. Ny uppdelning av parkeringsförbudsområden.







## Cykel

Fotgängare och cyklister använder sig mycket av samma infrastruktur. I Umeå består drygt 92 procent av huvudvägnätet för gång och cykel av gemensamma gång- och cykelvägar. Det innebär att de investeringar som förbättrar för cyklister även förbättrar för fotgängare. Dock ska man komma ihåg att det är två olika trafikslag som har olika behov så ibland måste man skilja dem åt.

### Cykelparkeringar

Idag finns det nästan 3 000 cykelparkeringar inom centrumfyrkanten, vilket är samma antal som ifjol då det under 2021 inte har byggts några nya cykelparkeringar inom detta område. Det är viktigt att cykelparkeringar ligger nära målpunkter och i anslutning till huvudcykelstråk och attraktiva gatunät. 56 % av cykelparkeringarna ligger inom 25 meter från ett huvudcykelstråk, vilket är i samma nivå som föregående år.

### Cykelparkering vid busshållplatser

I Röback har en cykelparkering byggts vid busshållplatsen Travbanevägen.

### Nya gång- och cykelvägar

Tre gång- och cykelvägar har byggts eller förbättrats.

Sandbackavägen

Studentvägen (breddats och fått ny beläggning)

Strombergs väg (breddats och fått ny beläggning)



## Cykelöverfarter

Under året färdigställdes fem nya cykelöverfarter.

## Enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister

Kommunen gör en satsning på att bygga bort enkelt avhjälpna 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 alltså om mindre åtgärder men som trots att de är små kan göra stor skillnad för cyklisternas framkomlighet och komfort. Det är främst hinder på huvudvägnätet som åtgärdas. Under 2021 gjordes främst åtgärder på Ålidhem och Berghem.

## Umecyklisten

Kommunen har erbjudit cykel- och trafiksäkerhetsutbildningen till alla i årskurs 4. Syftet är att öka elevernas trafikkunskap och därigenom få dem att agera säkrare i trafiken. 73 % av alla fjärdeklassare har deltagit i Umecyklisten, vilket är en ökning mot föregående år. Men både 2020 och 2021 har Umecyklisten fått genomföras utomhus på grund av pandemin så vädret har påverkat antalet klasser som har fått utbildningen. Klasser som har fått ställas in erbjuds att delta nästa termin.

## Cykelforum

Kommunen har ett cykelforum där organisationer, politiker och tjänstemän bjuds in för att diskutera cykelfrågor. Under 2021 har inga träffar genomförts på grund av pandemin.

## Svenska cykelstäder

Umeå ingår tillsammans med 40 andra kommuner och regioner i Svenska cykelstäder. Föreningens målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra förutsättningarna för att cykla och att höja cyklingens status bland de aktörer som är aktiva inom transportsektorn på kommunal, regional och nationell nivå.



## Fotgängare

Fotgängare och cyklister rör sig ofta längs samma infrastruktur då en stor del av huvudvägnätet för gång- och cykel består av gemensamma gång- och cykelvägar. De investeringar som förbättrar för cyklister förbättrar därmed även för fotgängare. Anledningen till att dela upp dessa trafikslag i två olika program är att de har olika behov och därför ibland behöver särskiljas i planeringen. Nedan presenteras åtgärder som enbart är kopplade till fotgängare, men under Cykel finns även åtgärder som gynnar fotgängarna (till exempel Enkelt avhjälpna hinder).

### Forskningsprojekt om fotgängare

Luleå tekniska universitet (LTU) och Sweco genomför ett forskningsprojekt om planeringsfaktorerens betydelse för fotgängare under åren 2019-2024. Det övergripande syftet är att studera vilken typ av utformning och planering som påverkar valet att gå. Umeå är en av de kommuner som forskarna studerar.

### Trafiksäkra passager

Kommunen arbetar brett med olika trafiksäkerhetsåtgärder för att gynna fotgängares och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta görs i olika projekt, bland annat Säkra skolvägar. Utöver de ordinarie biltrafikmätningarna så mäts också flöden och hastigheter med hjälp av mobila hastighetsdisplayer. Tre hastighetsdisplayer flyttas runt i kommunen, inte sällan på platser där synpunkter kommit in gällande en otrygg trafiksituation. Under 2021 har elva passager hastighetssäkrats.

### Stadsdelsåtgärder

Varje år genomförs en satsning på utpekade stads- och kommundelar. Det innebär att vi sätter fokus på områden där medborgarna bjuds in till dialog för att komma med synpunkter på hur vi som kommun kan förbättra vardagslivet för de boende. Det kan handla om förbättringar för hållbart resande, säkerhet i trafiken, utveckling av parker och grönområden, belysning eller andra trygghetsåtgärder. Under 2021 hade stadsdelsåtgärderna som genomfördes ett trafiksäkerhetstema och ett antal nya farthinder byggdes i Sävar, Obbola och Holmsund.



## Kollektivtrafik

Umeå kommuns första kollektivtrafikprogram antogs av kommunfullmäktige i oktober 2021 och arbete pågår med att genomföra de beslutade åtgärderna. Programmet sträcker sig fram till 2025 då 65 %-målet ska vara uppnått.

### Resandeutveckling under pandemin

Antalet påstigande i kollektivtrafiken i Umeå har stadigt ökat de senaste åren men på grund av pandemin bröts den trenden 2020. Även 2021 har vi haft ett ovanligt lågt antal påstigande, men allt annat vore märkligt då Folkhälsomyndigheten avrått från kollektivt resande.

Figur 20. Antal påstigande 2019-2021. Endast resandet med inomkommunala linjer är redovisat, skillnader kan även bero på överflyttning mellan kommunala och regionala linjer.

Stråk	Antal påstigande			Skillnad 2019-2021	Skillnad 2020-2021
	2019	2020	2021		
Umeå stadstrafik, Ultra	9 696 154	6 535 780	6 167 564	-36%	-6%
Gräsmyr-Umeå	93 248	83 354	79 451	-15%	-5%
Tavelsjö-Umeå	42 570	44 417	41 419	-3%	-7%
Sävar-Täfteå-Umeå	154 349	120 441	114 763	-26%	-5%
Obbola-Holmsund-Umeå	387 919	294 220	296 040	-24%	1%
Hörnefors-Normjöle-Umeå	95 285	72 926	59 928	-37%	-18%

Resandet med landsbygdstrafiken har inte minskat i samma omfattning som stadstrafiken under pandemin. Sannolikt för att en stor del av resandet på dessa linjer är skolelever som har fortsatt att åka buss till skolan. En annan förklaring kan vara att i Umeå tätort finns det större möjligheter till att gå och cykla som alternativ till kollektivtrafik och personbil.



## Ökad framkomlighet för buss vid trafiksignaler

Vid tre platser har trafiksignaler främst avsedda för fotgängare modifierats så att framkomligheten för buss ökat. Platserna detta gäller är Hissjövägen vid Norra Majorsgatan (Haga, linje 5), Skolgatan vid Hedlundaskolan (Väst på stan, linje 1 och 7) och Axtorpsvägen vid Axtorpet (Berghem linje 2).

## Ombyggda eller nya hållplatser

Sedan Sedan turutbudet längs med Norra Obbolavägen förbättrats har även antalet resenärer ökat. Under 2021 har vi förbättrat tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och försett hpl Lärlingsgatan med väderskydd i båda riktningar. Vid hpl Travbanevägen på Röbäck finns numera en cykelparkering. Vi har också passat på att förbättra ett antal busshållplatser i samband med ledningsarbeten längs gator med busstrafik. Då har vi förbättrat tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, bytt ut belysning och förbättrat avrinningen.

- Hållplats Samhällsvetarhuset, Strombergs väg - Endast ett av de två hållplatslägena, avrinningen är förbättrad, den är numera mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och belysningen är utbytt.
- Hållplats Lilljansberget, Strombergs väg - Endast ett av de två hållplatslägena, avrinningen är förbättra den är numera mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och belysningen är utbytt.
- Hållplats Lärlingsgatan, Norra Obbolavägen - Två nya hållplatslägen tillgängliga för personer med funktionsnedsättning med var sitt väderskydd.
- Hållplats Travbanevägen, Skravelsjövägen – Hållplatsläget i riktning mot centrum är förlängt och plattformen har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Cykelparkering med möjlighet till ramlås anlagd (se avsnitt om cykel).

## Nya busshållplatser

Tre nya busshållplatser på Klockarbäckens handels- och industriområde, varav två nya på Handelsvägen (Bussarna börjar inte gå denna sträckning förrän Willys är på plats, ett år bort ungefär) och en vid Komatsu, hpl Lillbäcken.



## Satsningar

*Några av de satsningar som görs inom områdena presenteras nedan.*

### Trafikmätningar

Förutom ordinarie mätningar kommer helårsmätningarna på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron att fortgå under året. Genom mätningarna erhålls uppgifter om passerande fotgängare och cyklister samt på Kyrkbron även motorfordon.

### Utreda lastplatsers läge

Behov och placering av lastplatser ska utredas för att underlätta för godstransportörerna samt för att få en bättre trafiksäkerhet kring dessa platser. Enkät kommer att nå berörda våren 2022. Detta kommer att fungera som ett planeringsunderlag inför kommande gatuombyggnader

### Principer för användning av allmän platsmark

Utredning pågår avseende principer för funktion och användning av allmän platsmark knutna till privata fastigheter.

## Nytt parkeringsprogram

Arbetet med ett nytt parkeringsprogram har fördröjts av ett KS-uppdrag rörande Mobilitets- och bebyggelseplanering, men fortsätter nu under 2022.

## Nya gång- och cykelbanor

- Befintligt gång- och cykelväg som går mellan från Ålidhemsskolan till Kolbäcksvägen (breddas, får ny beläggning och belysning)
- Nygatan, sträckan Sveagatan – Vasagatan
- Östermalmsgatan, från Järnvägsgatan och 300 meter söderut.
- Naturvetarstråket, sträckan Socionomstråket – Magistervägen (breddas, får ny beläggning)
- Befintlig gång- och cykelväg längs älven, sträckan mellan Häradsvägen och Lundabron (breddas och får ny belysning).
- Befintlig gång- och cykelväg längs älven, sträckan mellan Konstnärligt campus och Djupbäcksterrassen (breddas, får ny beläggning och gångstråk byggs närmast älven)
- Dragongatan, Brogatan - Signalvägen
- Malmvägen, Kopparvägen - Tomtebovägen

## Cykelkarta

Cykelkartan uppdateras, vilket brukar göras vartannat år. I år kommer kartan endast att finnas i digital form.

## Utöka separering mellan fotgängare och cyklister

Under året ska vi inventera vilka delar av gång- och cykelvägnätet där det finns möjlighet att separera fotgängare och cyklister från varandra. Vi ska även upprätta en handlingsplan för detta.

## Stadsmiljöavtalsåtgärder

Kommunen har sökt och blivit beviljade stadsmiljöavtal för cykelåtgärder, vilket har bidragit till finansieringen av en del av de åtgärder som beskrivs i detta bokslut.

## Enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister

Vi fortsätter vår satsning på att få bort enkelt avhjälpna hinder som fotgängare och cyklisterna möter på våra gång- och cykelvägar.

## Cykelparkering vid busshållplatser

På Tomtebo byggs två cykelparkeringar med väderskydd.

## Cykelöverfarter och cykelpassager

Kommunen arbetar med att förbättra framkomligheten för cyklister i korsningar. Detta kan antingen regleras som cykelöverfart eller cykelpassage med väjningsplikt för bilar. Ombyggnad sker utifrån budget. Under 2022 planeras tre korsningar att byggas om/färdigställas för bättre framkomlighet för cyklister.

## Vintercyklingens dag

Umeå kommun uppmuntrar Umeås cyklister genom att dela ut till exempel cykellysen, reflexer och cykelkartor delas ut under dagen.



## Hållbara arbets- och tjänsteresor

### Åtgärder kopplat till resor till/från arbetet

I HAR-projektet planeras en testresenärskampanj för buss och tåg (med möjlighet att låna vicykel), deltagande under förmånscykeldagarna, aktiviteter kring utlåning av el-cyklar och gratis cykelservice och byte till sommarkäcka. Vidare planeras deltagande i Vintercyklingsdag och Cykelns dag. Två nya luftpumpar kommer även att placeras ut i anslutning till huvudvägnätet för cykel. Pumparna kommer placeras i Röback samt Backen.

### Åtgärder kopplat till tjänsteresor

Under våren lyfts Umeå kommuns resepolicy och reseriktlinjer upp politiskt. Uppföljningen av tjänsteresor 2018-2021 färdigställs och förankras internt. Pilotprojekt för bokningssystemet genomförs och testas. Projektet har initierat framtagandet av information i mötesrum om resfria möten som kommer att genomföras. En lådcykel kommer att köpas in och lånas ut till verksamheter.

### Marknadsföring av projektet

Två marknadsföringsfilmer för buss tas fram i samarbete med Ultra och Länstrafiken. Projektet avslutas i juni med en slutkonferens.

## Cykelns dag

Umeå kommun uppmärksammar Cykelns dag den 3 juni för att sprida glädjen i att cykla och inspirera allmänheten till att cykla mer.

## Mobilitetsveckan och SEE Hållbarhetsvecka

Det europeiska initiativet för att underlätta och uppmuntra hållbara resor har temat Bättre resande och sloganen Rör dig smart. Umeå kommun deltar med aktiviteter kopplade till hållbart resande under 16-22 september.

## Samarbete med polisen

Umeå kommun samarbetar med polisen i aktiviteter med fokus på trafiksäkerhet och synlighet i trafiken, bland annat genom utdelning av cykellysen och reflexer.

## Ansökan om nytt MM-projekt

En ansökan om ett nytt EU-projekt, Baltic Sea Region Active Travel Solutions (BATS) görs 2022. Om ansökan beviljas ges tillfälle att arbeta med mm-åtgärder (beteendeåtgärder) och investeringar i gatuombyggnadsprojekt, skapa erfarenhetsutbyte med andra städer i Europa och även sprida goda exempel som kommunen arbetar med.

## Samsyn kring markupplåtelse och tillfälliga trafikanordningar

Genomföra en utvärdering av rutiner och checklistor avseende tillfälliga trafikanordningar som påverkar framkomligheten för fotgängare och cyklister.

## Genomfartsförbud förbi Universum

Ett nytt genomfartsförbud för personbilar planeras för en kort sträcka vid hållplats Universum. Syftet är att öka kollektivtrafikens framkomlighet genom universitetsområdet.

## Prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel

Gång- och cykelpassagen vid hållplats Växthuset byggs om där prioriterad gång och cykelbana (Akademileden) korsar gata med stomlinjestråk (Gösta Skoglunds väg). Buss prioriteras när den passerar, övrig tid prioriteras fotgängare och cyklister.

## Hållplats Smedsgatan

Väst på stan kommer båda hållplatslägena för hållplats Smedsgatan att tas bort. I stället flyttas det norra hållplatsläget för hållplats Dragonskolan 150 meter österut för att komma närmare sitt systerhållplatsläge på södra sidan gatan. Detta ger bättre orienterbarhet för resenärerna och restidskvoten för linje 1 samt linje 7 förbättras.

## Linjevis utredning av stomlinjenätet

Under året ses linje 8 över i syfte att minska restiderna.

## Inventering av busshållplatser och anslutningsvägar

Inventering av hållplatser och anslutningsvägar till dessa genomförs med avseende på trafiksäkerhet, vinterväghållning och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

## Väderskyddade cykelparkeringar i tillväxtstråkens tätorter

Behovet av väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser i tillväxtstråkens tätorter inventeras.

## Samarbete för Kollektivtrafikens Återhämtning och Måluppfyllelse (SAMÅKOLL)

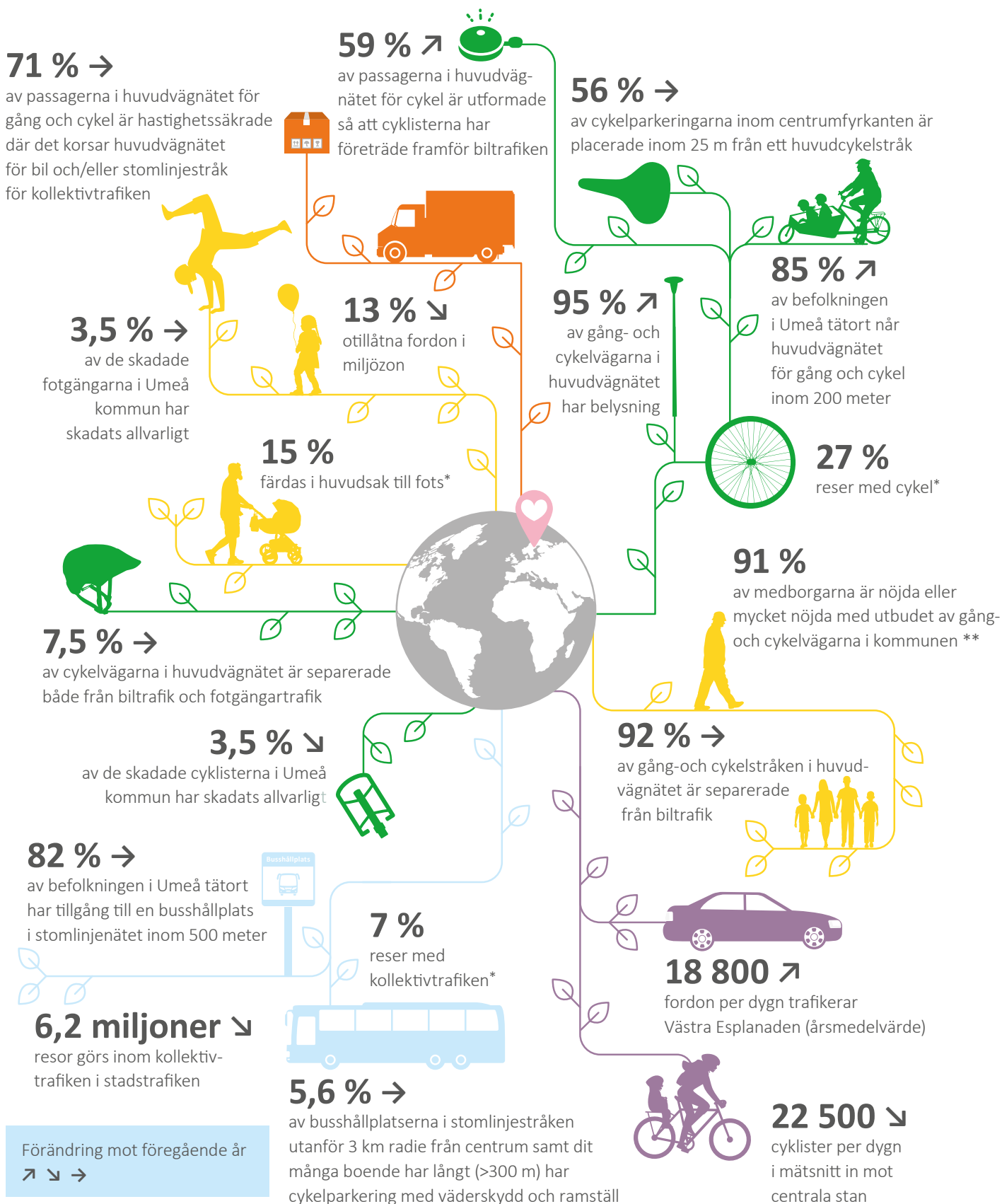
Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten/Region Västerbotten har tagit fram en handlingsplan för samarbete för kollektivtrafikens återhämtning efter pandemin. Samarbetet ska pågå åren 2021-2025. Arbetet under 2022 är också ett steg i att snabbt uppnå ekonomisk hållbarhet när restriktionerna nu har tagits bort. Det konkreta arbetet med förbättringar sker i arbetsgrupper och tjänstemän från flera verksamheter inom Umeå kommun deltar i detta arbete tillsammans med representanter från andra kommuner och Region Västerbotten. I första hand är det tre temaområden som behandlas: Gemensam resenärssamverkan, Samordna kommunikation för grön omstart och Marknadsanpassa produkter och tjänster. Kommande teman är Förnybara drivmedel – öka tillgång och användning, Anpassa ombordmiljöer och motverka trängsel, Förbättra hållplatser och bytespunkter samt Förbättra "hela resan" för personer med funktionsnedsättning.

## Övriga årliga aktiviteter

Umecyklisten, Cykelforum, Gå och cykla till skolan och Kollvisionen planeras även att genomföras under 2022, precis som Godsnätverket.

# Nyckeltal 2021

Nyckeltal avser Umeå tätort om inget annat anges.

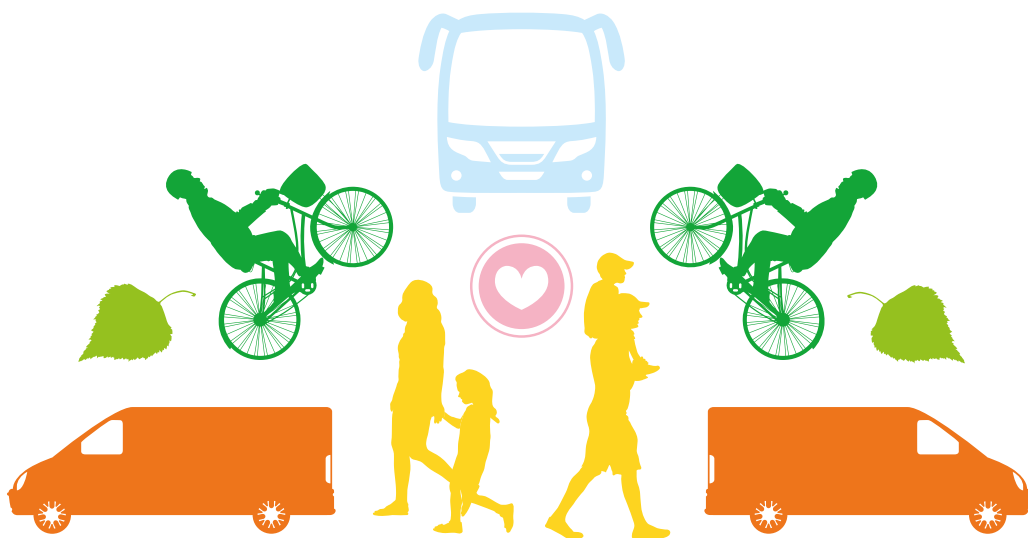


Förändring mot föregående år  
↗ ↘ →

\* Enligt resvaneundersökning från 2014

\*\* Enligt Statistiska centralbyråns årliga medborgarundersökning. Genomsnittet för samtliga 135 deltagande kommuner var 54.





Har du synpunkter eller förslag  
kan du lämna det via [www.umea.se/dialog](http://www.umea.se/dialog)

Det går även att göra en felanmälan via en mobilapplikation,  
ladda hem appen "Felanmälan Umeå kommun"  
så kan du enkelt lämna dina synpunkter.

