

# Mobilitetsbokslut 2024



# Mobilitetsbokslut

Gator och parker arbetar utifrån kommunens översiktsplan och de ämnesspecifika program som arbetas fram för de hållbara färdssätten, parkering, gods och trafiksäkerhet. I mobilitetsbokslutet beskriver vi 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. Mobilitetsbokslutet utgör uppföljning för flera av de ämnesspecifika programmen.

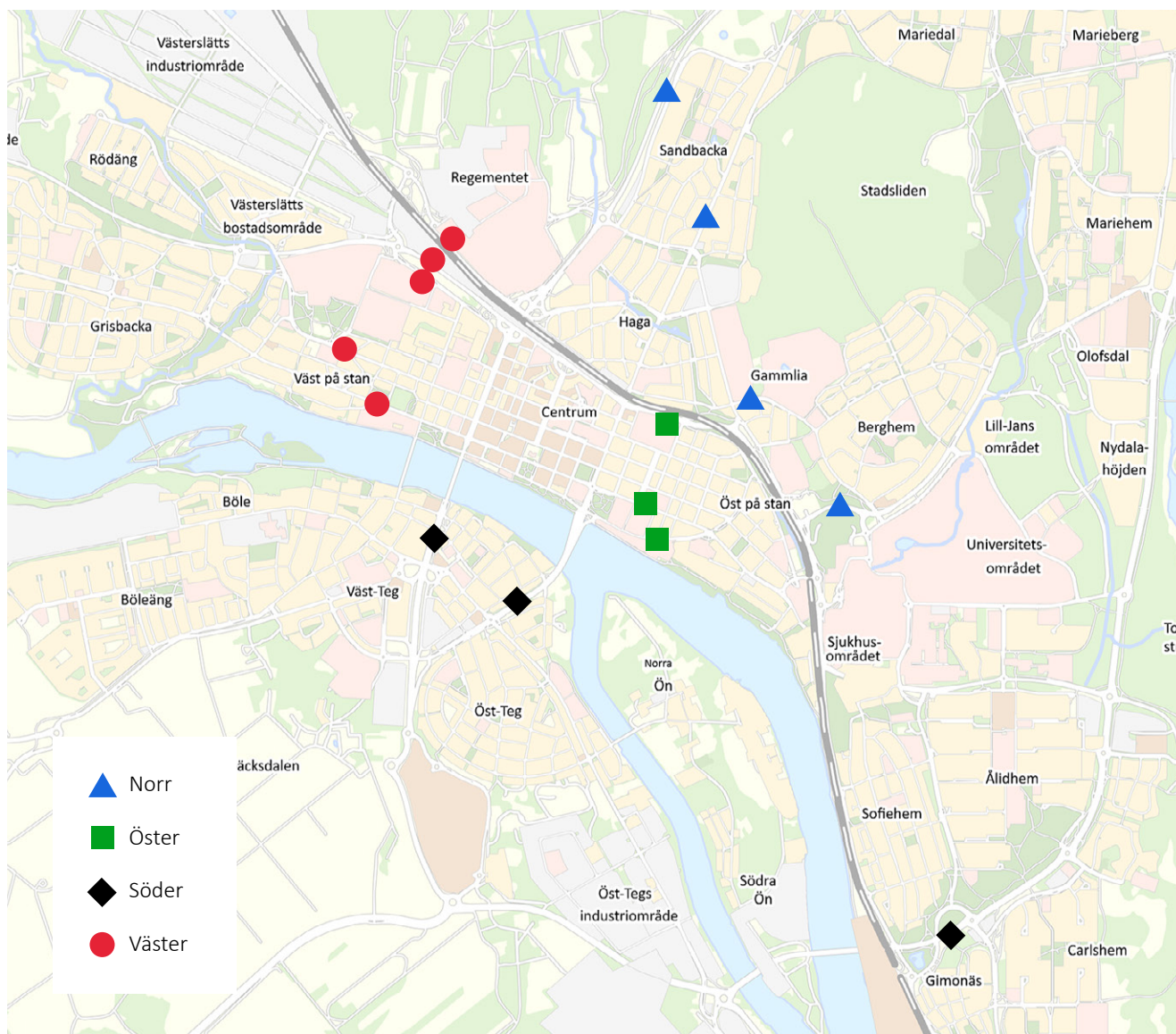
Umeå kommun har antagit en målsättning att år 2025 är andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort. För biltrafik saknas uttalade mål förutom att andelen i tätorten, som en följd av ovanstående, ska minska från dagens andel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

## Biltrafikmätningar

Umeå kommun har under lång tid genomfört trafikflödesmätningar i staden. Vissa platser har mätts ofta, andra en eller ett fåtal gånger. Sedan 2005 sker trafikmätningarna i huvudsak 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 redovisar 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 ▲, öster ■, söder ◆ samt väster ●



# Kontinuerliga mätningar fordon

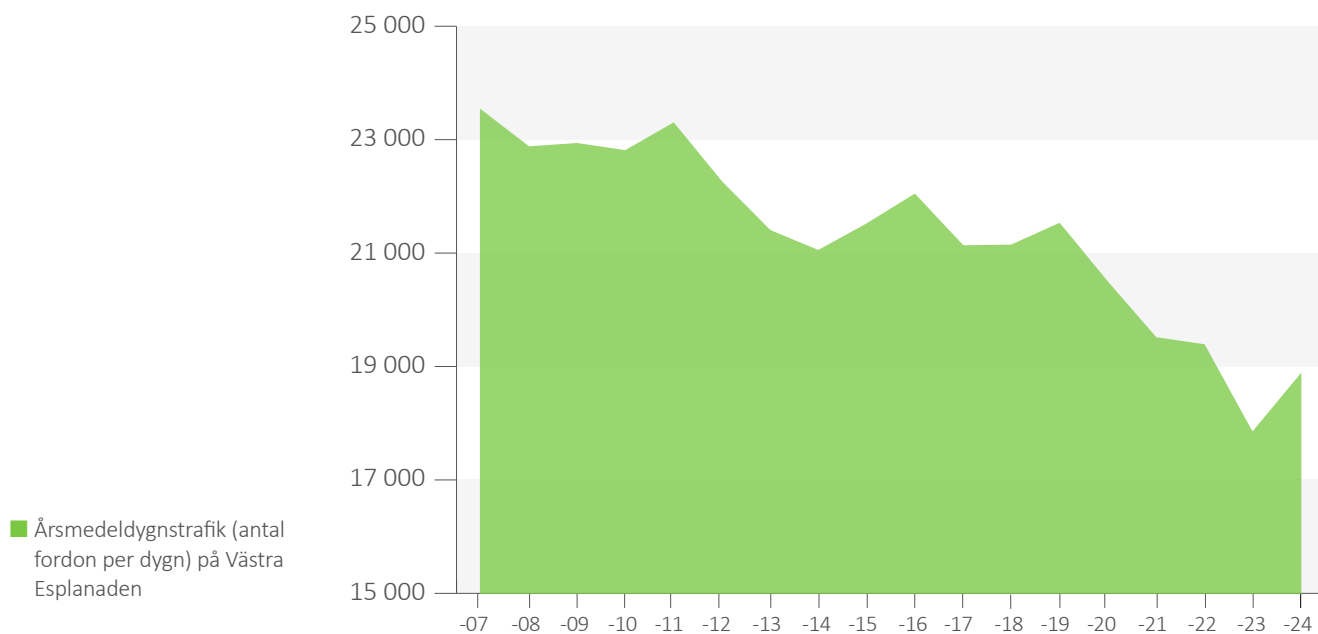
Figur 2. Vi har några kontinuerliga trafikmätningar i bilvägnätet, se bild nedan.



## Västra Esplanaden

Sedan 2007 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Västra Esplanadens norra del. I nedanstående diagram kan man utläsa en tydlig minskning i trafikflödet på Västra Esplanaden. Störst minskning skedde mellan 2022 och 2023, med en ökning igen i 2024, dock inte till de nivåer som uppmättes före 2020.

Figur 3. Årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn) på Västra Esplanaden åren 2007–2024



## Öppning av Västra länken och Ringleden

Med de kontinuerliga mätningarna på Kyrkbron och Tegsbron har det varit möjligt att jämföra trafikflödet före och efter öppningen av Västra länken och Ringleden. Resultaten visar att trafikmängden har förändrats vid båda broarna, där både lätta och tunga fordon har minskat i antal efter att det nya vägnätet togs i bruk. Tabellerna innehåller trafikuppgifter för lätta och tunga fordon och jämför snittet mellan två tidsperioder från före öppningen av Ringleden respektive strax efter öppningen.

Tabell 1: Tabellen visar genomsnittligt antal fordon per dygn för lätta och tunga fordon vid Tegsbron, och jämför trafikmängden under två perioder före respektive efter öppningen av Ringleden.

### Tegsbron

| Lätta fordon                                                                    | Snitt/dygn | Tunga fordon                                                                    | Snitt/dygn |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Före öppning av Ringleden<br>(12 okt - 10 nov)                                  | 20 919     | Före öppning av Ringleden<br>(12 okt - 10 nov)                                  | 1 070      |
| Efter öppning av Ringleden<br>(12 nov - 11 dec)                                 | 18 341     | Efter öppning av Ringleden<br>(12 nov - 11 dec)                                 | 665        |
| <b>Skillnad i andel</b><br>(tidsperiod 12 okt - 10 nov<br>samt 12 nov - 11 dec) | -14%       | <b>Skillnad i andel</b><br>(tidsperiod 12 okt - 10 nov<br>samt 12 nov - 11 dec) | -38%       |
| <b>Skillnad i antal</b>                                                         | -2 578     | <b>Skillnad i antal</b>                                                         | -405       |

Tabell 2: Tabellen visar genomsnittligt antal fordon per dygn för lätta och tunga fordon vid Kyrkbron, och jämför trafikmängden under två perioder före respektive efter öppningen av Ringleden.

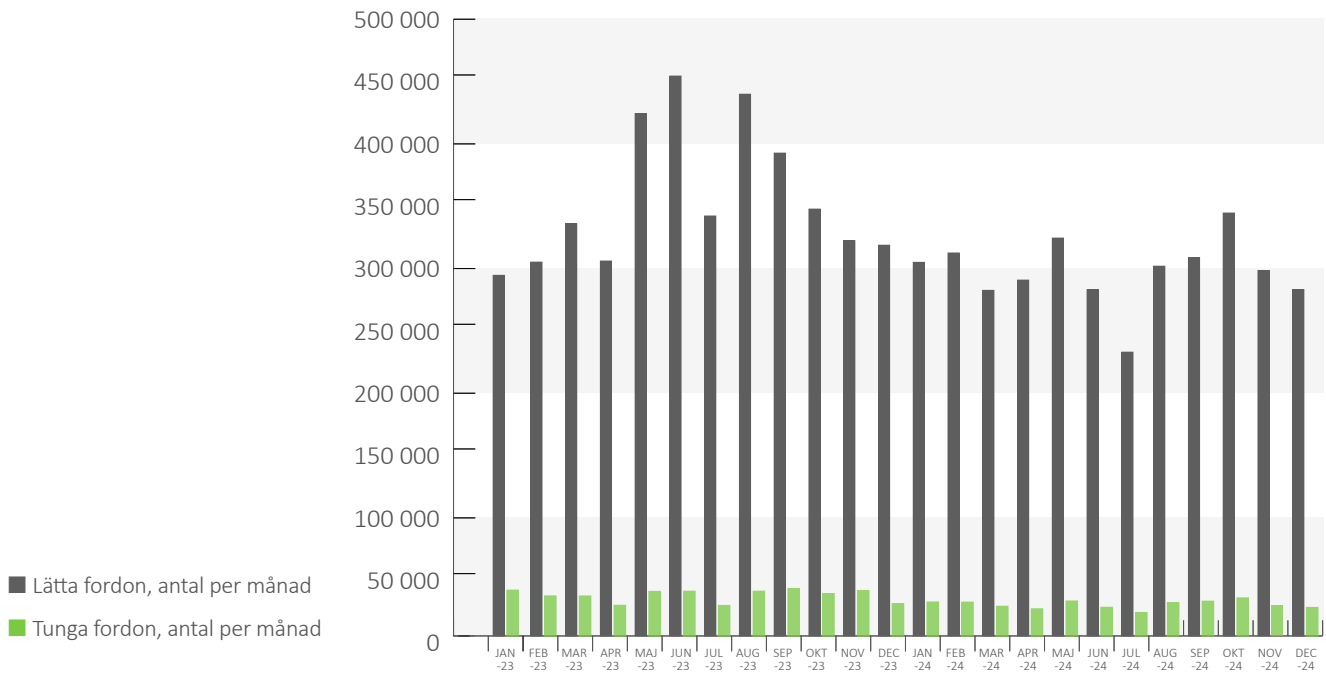
### Kyrkbron

| Lätta fordon                                                                    | Snitt/dygn | Tunga fordon                                                                    | Snitt/dygn |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Före öppning av Ringleden<br>(12 okt - 10 nov)                                  | 10 136     | Före öppning av Ringleden<br>(12 okt - 10 nov)                                  | 878        |
| Efter öppning av Ringleden<br>(12 nov - 11 dec)                                 | 9 896      | Efter öppning av Ringleden<br>(12 nov - 11 dec)                                 | 831        |
| <b>Skillnad i andel</b><br>(tidsperiod 12 okt - 10 nov<br>samt 12 nov - 11 dec) | -2%        | <b>Skillnad i andel</b><br>(tidsperiod 12 okt - 10 nov<br>samt 12 nov - 11 dec) | -5%        |
| <b>Skillnad i antal</b>                                                         | -241       | <b>Skillnad i antal</b>                                                         | -47        |

## Kyrkbron

Sedan sensommaren 2020 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Kyrkbron. I nedanstående diagram visas hur biltrafiken har varierat mellan 2023 och 2024. Sommaren 2023 reparerades ett flertal broar samtidigt; Sörforsbron, Tegsbron samt Obbolabron, vilket gav ett ökat flöde på Kyrkbron. Under 2024 återgick trafiknivåerna till ungefär samma nivå som före ökningen sommaren 2023.

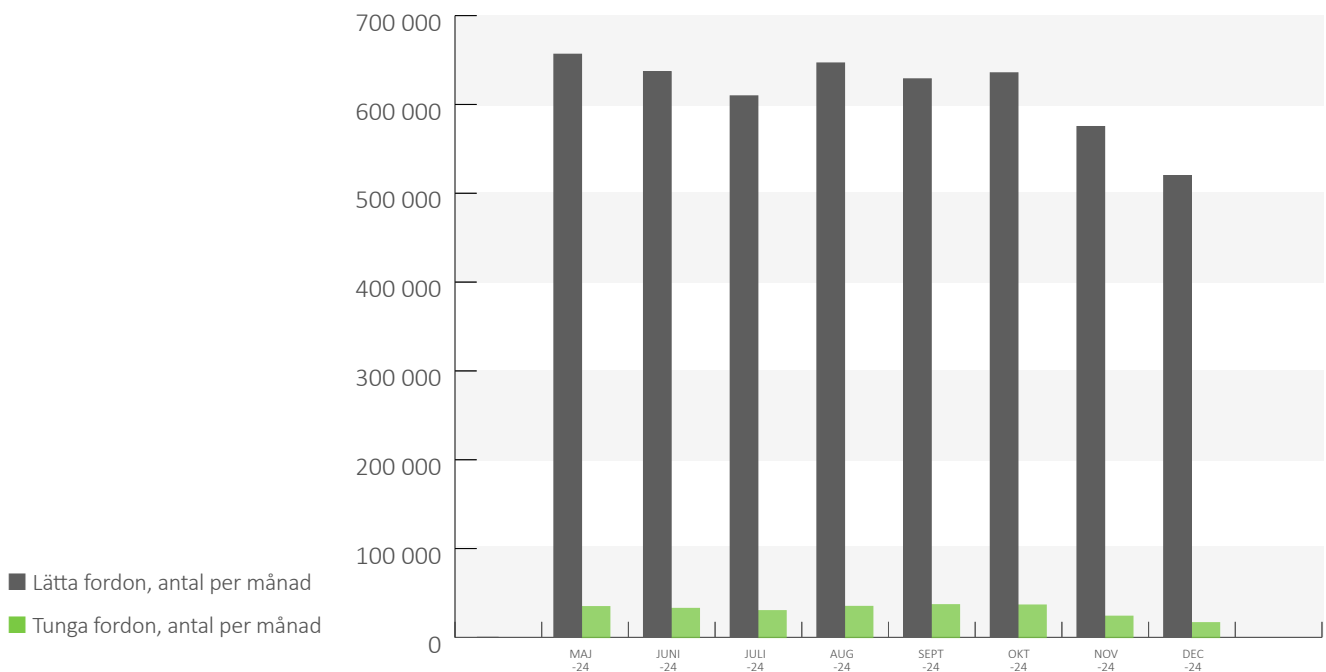
Figur 4. Lätta och tunga fordon på Kyrkbron mellan 2023 – 2024



## Tegsbron

Sedan maj 2024 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Tegsbron. I nedanstående diagram visas hur biltrafiken har varierat under 2024.

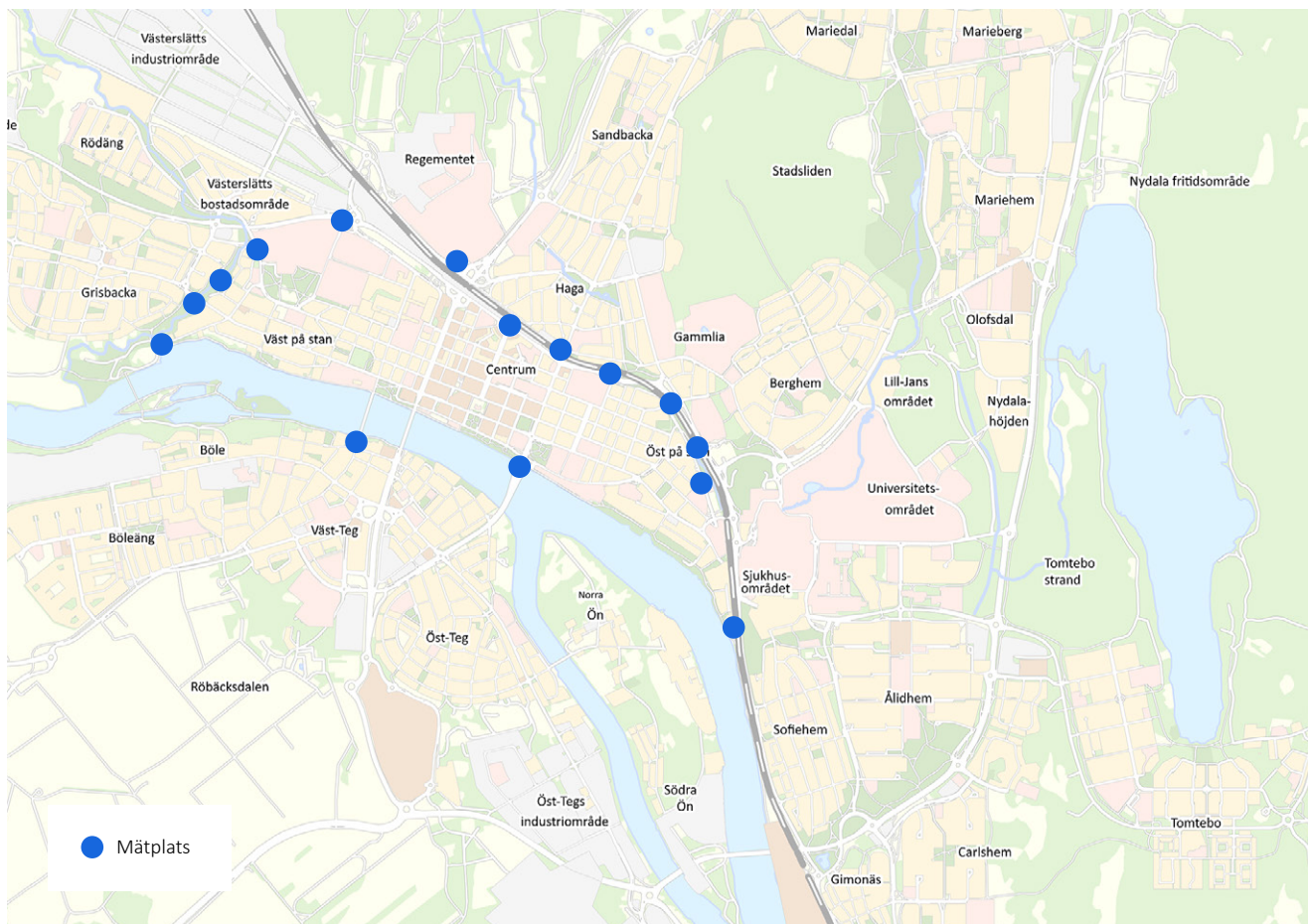
Figur 5. Lätta och tunga fordon på Tegsbron mellan maj 2024 – dec 2024



## Cykeltrafikmätningar

Umeå kommun mäter cykeltrafikflöden i staden. Vissa platser mäts ofta, andra en eller ett fåtal gånger. Sedan 2005 sker trafikmätningarna regelbundet samma veckor, huvudsakligen i september, men även under oktober. I Umeå redovisar 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.

Figur 6. Årligen återkommande mätpunkter i cykeltrafiken ringar in de centrala stadsdelarna.



## Kontinuerliga mätningar fotgängare och cyklister

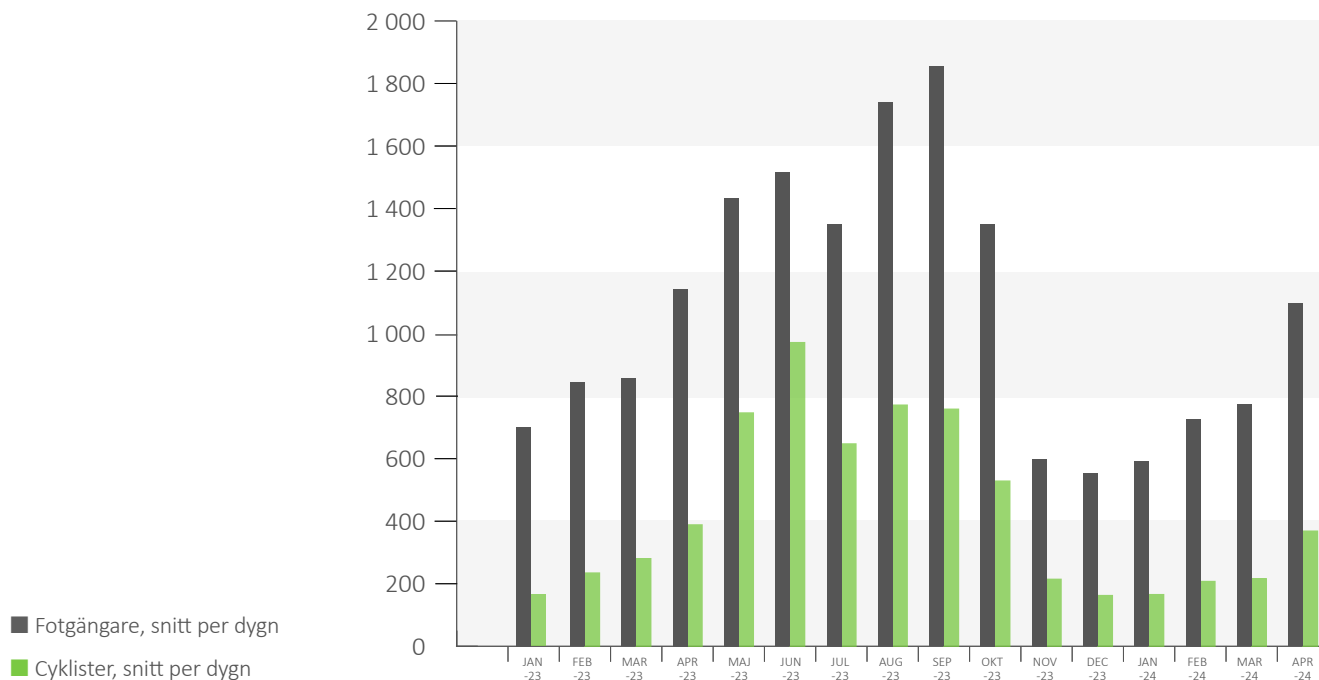
Från sensommaren 2020 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron. All gång- och cykeltrafik mäts. Under 2024 avslutades den kontinuerliga mätningen på Lundabron då den kontinuerliga mätutrustningen placerades på Tegsbron. Vi har några kontinuerliga trafikmätningar i gång- och cykelvägnätet respektive på bilvägnätet, se bilder nedan.

Figur 7. Vi har några kontinuerliga trafikmätningar i gång- och cykelvägnätet, se bild nedan



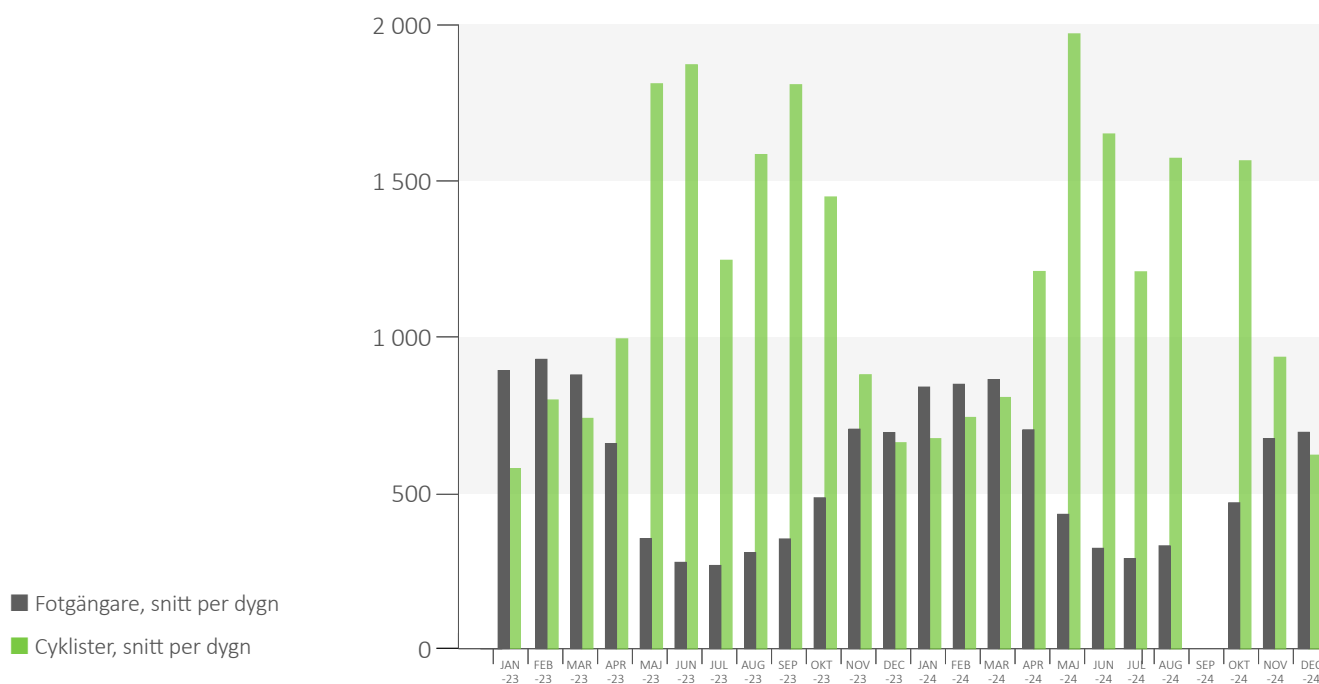
## Lundabron

Figur 8. Fotgängare och cyklister, snitt per dygn, på Lundabron till och med april 2024. Bortfall där staplar saknas. Gång- och cykelflödena har ökat stadigt under åren och bron användes mer än någonsin under 2023. 2024 visar liknande värden, men något lägre än året innan.



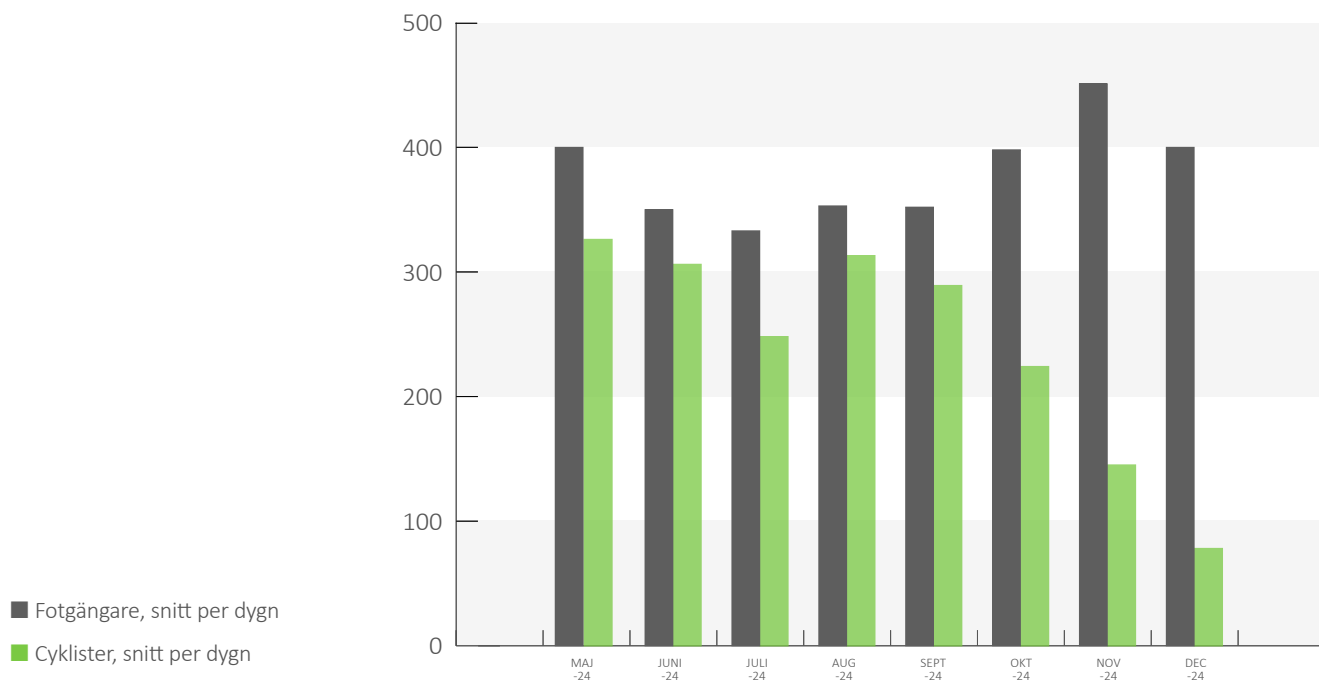
## Kyrkbron

Figur 9. Fotgängare och cyklister, snitt per dygn, på Kyrkbron till och med dec 2024 (summerat gångbana samt gång-och cykelbana)



## Tegsbron

Figur 10. Fotgängare och cyklister, snitt per dygn, på Tegsbron från start i maj 2024 till och med december 2024



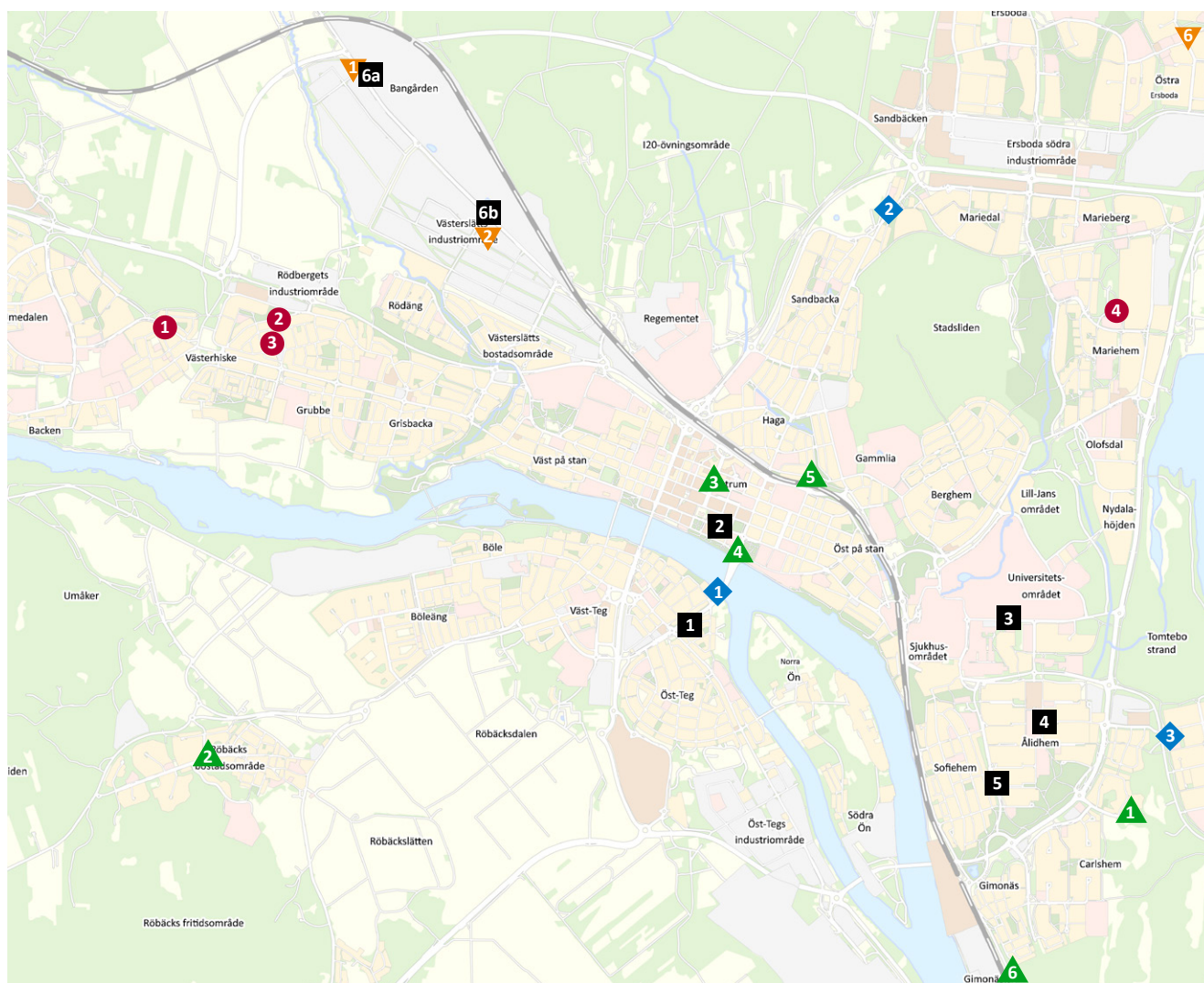
Utöver de ordinarie biltrafikmätningarna så mäts också flöden och hastigheter med hjälp av mobila hastighetsdisplayer. Totalt finns fem displayer och tre av dessa flyttas runt i kommunen, inte sällan på platser där synpunkter kommit in gällande en otrygg trafiksituation. Varje år kan vi mäta på ca 50-60 platser.



# Genomförda åtgärder

Kommunen arbetar inom en rad olika områden för att öka andelen resor med de hållbara färdssätten; 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 för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Figur 11. Kartan nedan visar vilka infrastrukturåtgärder som har genomförts för gång och cykel samt för kollektivtrafik under det senaste året.



## Nya/förbättrade cykelvägar

- 1 Malmvägen
- 2 Skravelsjövägen
- 3 Nygatan
- 4 Kyrkbron
- 5 Haga – Järnvägsallén
- 6 Umeå – Holmsund
- 7 Frejavägen, Holmsund\*

## Nya cykelpumpar

- 1 Teg
- 2 Sandbacka
- 3 Tomtebo
- 4 Holmsund\*
- 5 Hörnefors\*

## Trafiksäkerhetsåtgärder (gupp)

- 1 Kullavägen (upphöjd korsning)
- 2 Grubbevägen
- 3 Kronoparksvägen
- 4 Morkullevägen
- 5 Terminsvägen, Sävar\*

## Väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser

- 1 Godsvägen, Västernorrlands län
- 2 Fläktvägen 363, Västernorrlands län
- 3 Överboda\*
- 4 Norrmjöle Bygdgård\*
- 5 Loflets Gränd, Umeå
- 6 Kärnvägen, Ersboda
- 7 E4 Södra, Sörmland\*
- 8 Blomstervägen, Sävar\*
- 9 Persgatan, Holmsund\*
- 10 Bågvägen, Holmsund\*
- 11 Eriksdal, Holmsund\*
- 12 Hörnefors C\*
- 13 Alvägen, Hörnefors\*
- 14 Österlånggatan, Hörnefors\*

## Kollektivtrafikåtgärder

- 1 Upprustad hållplats Obbolavägen
- 2 Ny bussprioritering korsningen Västra Kyrkogatan/Storgatan
- 3 Ny bussprioritering Gösta Skoglunds väg vid hållplats Växthuset
- 4 Ytterligare ett väderskydd vid hpl Äldhem (i norr. riktning)
- 5 Ny gc vid hpl Röbäcks C
- 6a Hpl Godsvägen
- 6b Hpl Fläktvägen 363

\*Ej på karta

# Mobility Management (MM)

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, kommunikationsinsatser och testgrupper. "Mjuka" åtgärder, som syftar till att påverka människors beteende, förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder, som exempelvis nya busslinjer, cykelparkeringar eller gång- och cykelbanor.



Projicerande vägs skyltar på Kungsgatan som visar vilken sida fotgängare och cyklister ska färdas på.

## BATS (EU-projekt)

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. Under året har planeringen för flera aktiviteter påbörjats som kommer lanseras 2025. Som en del av projektet sattes under hösten 2024 två projicerande skyltar upp på gång- och cykelbanorna längs Brogatan och Kungsgatan (Väst på stan). Syftet är att öka trafiksäkerheten genom tydligare separering mellan fotgängare och cyklister under vintern, när vägmarkeringar inte syns.

## Vinterspanare

Under hösten 2024 hade fotgängare och cyklister i Umeå möjlighet att anmäla sitt intresse för att delta som Vinterspanare. Bland de anmälda valdes cirka 30 deltagare ut för att, från mitten av januari till slutet av mars 2025, hålla extra uppsikt över en specifik gång- eller cykelsträcka som de själva regelbundet använder. Vinterspanarnas uppdrag var att rapportera in eventuella brister längs sin sträcka, exempelvis gällande väglag, snöröjning eller trafiksäkerhet. Synpunkterna lämnades via kommunens felanmälsystem.

## Vintercyklingens dag och Cykelns dag

Under vintercyklingens dag i februari delades vinterrelaterade saker ut, såsom reflexer och cykellysen i centrum och på universitetet till medborgare under dagen.

På cykelns dag i juni gjordes en tävling i sociala medier om ens favoritcykelutflykt, samt uppmuntrades medborgare delta i Svenska cykelstäders tävling i att slå världsrekord i antal cyklade kilometer.

## Gå och cykla till skolan

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 samlade 10 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.

## Välkomstmässan

Trafikplanerarna deltog på Välkomstmässan för nya studenter på Umeå universitet den 12 september. Syftet var att informera om trafiksäkerhet och hållbart resande i kommunen. En tävling arrangerades, reflexer, cykellysen, sadeltrasor och mera delades ut och montern fick många besökare under dagen.

## Europeiska Mobilitetsveckan

Mobilitetsveckan infaller 16-22 september varje år för alla länder i Europa. Under veckan arrangerades:

### Busskortsjakten

Busskort (30-dagars periodkort) gömdes varje dag på olika hållplatser inom kommunen. Ledtrådar till hållplatserna marknadsfördes på sociala medier.

### Testresenärskampanj för nya busslinje 79

Kampanjen genomfördes i samband med lanseringen av den nya direktbusslinjen 79, som trafikerar sträckan mellan Ersboda och Umedalen via Västerslätts industriområde. Syftet med kampanjen var att främja hållbara resvanor genom att rikta sig till bilpendlare mellan bostad och arbete. Inom ramen för kampanjen erbjöds utvalda testresenärer kostnadsfria bussresor under en månad, i syfte att ge fler möjlighet att prova kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen.

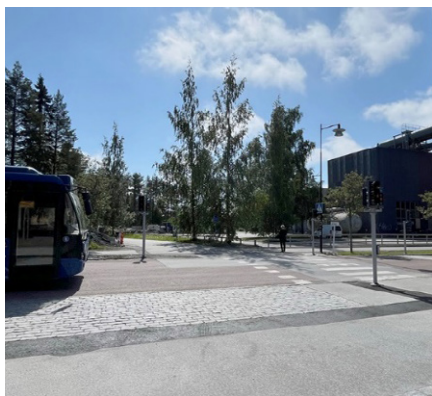
### Samarbete med polisen

Umeå kommun har fortsatt sitt samarbete med polisen med fokus på trafiksäkerhet och synlighet i trafiken, bland annat genom gemensamma aktiviteter. Under hösten genomfördes en aktivitet i centrum tillsammans med polisen med fokus på trafikregler och trafiksäkerhet. Det delades även ut cykellysen och reflexer av kommunen och polisen informerade om vikten av att synas i trafiken.

### Kollvisionen

Under Mobilitetsveckan 2024 publicerades en kort film via sociala medier med Kollvisionens budskap om hänsynsfullt samspel i trafiken genom förändrat beteende hos alla trafikanter. Filmen lyfte fram vikten av att ta ögonkontakt, anpassa hastigheten, visa hänsyn och följa trafikreglerna för att minska antalet olyckor. Som en del av aktiviteten anordnades även en tävling där man uppmanades att tagga en vän som är ett gott föredöme i trafiken. Totalt lottades 30 kit ut med bland annat cykellysen, reflexer och vinteraccessoarer för att uppmuntra till säkrare trafikvanor.

En busspriorignal har satts upp där Gösta skoglunds väg och gång-och cykelvägen Akademileden korsar varandra.



### Busspriorignal

I september 2024 sattes en busspriorignal upp där gång-och cykelvägen Akademileden korsar Gösta Skoglunds väg. Det innebär att när en buss närmar sig korsningen visar trafiksignalen rött för cyklister och fotgängare. En kommunikationsinsats genomfördes på plats, detta för att möta människor och främst nya studenter i stan och informera om vad busspriorignalen innebär. Särskilda giveaways med information om busspriorignalen delades också ut.

### 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 fortsatt mycket stort, drygt 350 personer har under 2024 använt sig av tjänsten och tillsammans har de lånat lådcyklar vid över 4400 tillfällen. Det innebär en ökning av användandet på över 10 % jämfört med året innan. Utöver privatpersoner så finns det även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang.

## Gods

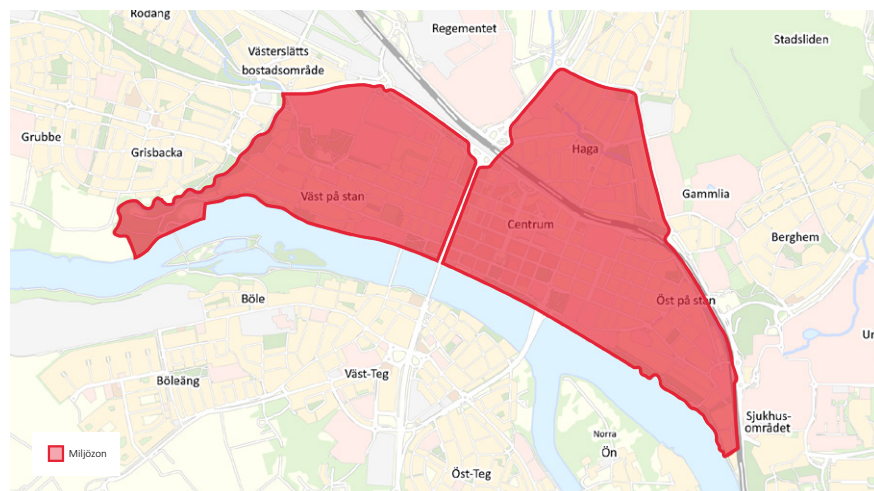
Arbetet med att öka förståelsen/kompetensen för gods inom kommunen samt att upprätthålla kontakt med branschen pågår under hela året. I Umeå kommuns översiktsplan finns följande riktlinjer för gods: Godstransporter i staden som fungerar väl på stadens villkor, Trygga och trafiksäkra godstransporter i tätort samt Miljö- och hälsopåverkan från transporter ska minska. Utifrån riktlinjerna har inriktningsmål med tillhörande indikatorer formulerats i Umeå kommuns godstrafikprogram.

En av dessa indikatorer är: 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 på platserna enligt kartbilden (fig 12), på Järnvägsallén respektive Storgatan. Varje plats observeras vid två tillfällen varje år. Nummerskrivningarna utförs kl 08.00-09.00 samt 09.00-10.00 en tisdag respektive onsdag i april och september.

Figur 12. Mätpunkter



Figur 13. Karta Miljözon Umeå



Tabell 3. Resultat av uppföljning

|                |               | Antal fordon | Otillåtna fordon | Andel otillåtna |
|----------------|---------------|--------------|------------------|-----------------|
| April 2024     | Järnvägsallén | 59           | 7                | 11,86 %         |
|                | Storgatan     | 16           | 2                | 12,5 %          |
| September 2024 | Järnvägsallén | 41           | 2                | 4,8 %           |
|                | Storgatan     | 8            | 1                | 12,5 %          |

Resultatet ger en ögonblicksbild av situationen men allt eftersom vi utför dessa räkningar får vi statistik som förhoppningsvis kan visa på trender för regelefterlevnaden.

För att ytterligare stärka kunskapen om godstransporter och främja dialog mellan olika aktörer driver Umeå kommun ett godsnätverk med aktörer från olika branscher som träffas två gånger per år och diskuterar aktuella frågor gällande godsleveranser och framkomlighet.

Under våren 2024 gjorde arbetsgruppen ett studiebesök hos Vakin där gruppen fick lära sig mer om verksamheten, bland annat de nya kraven som kommer på fastighetsnära avfallshantering. Gruppen fick också en guidad rundtur på Vakins reningsverk.

Utöver det forumet så har även kommunens näringslivsavdelning under 2023 startat ett branschnätverk för åkerierna som verkar i kommunen. Där får åkerierna komma med inspel på teman inför varje träff och Umeå kommun ser till att deltagande tjänstepersoner för varje tema finns på plats för att ge information och svara på frågor. Detta har visat sig uppskattats av branschen med bra uppslutning och de vill se att vi kan fortsätta ha dessa träffar kontinuerligt två gånger per år. En fråga som diskuteras på träffarna är hur godsfrågorna ska hanteras i de kommunala processerna på ett så bra sätt som möjligt. Detta är ett pågående arbete att se över hur detta fångas upp i olika skeden och i olika avdelningar på kommunen.



Umeå från ovan.

## Parkering

### Reviderad parkeringsnorm

I april 2024 antogs en revidering av nuvarande parkeringsnormen för Umeå kommun. Revideringen innefattar ett nytt avsnitt med mobilitetsåtgärder som innebär att fastighetsägare kan få reduktion på antalet parkeringsplatser om de genomför en eller flera åtgärder på sin fastighet som underlättar för hållbart resande, t.ex cykelpool, cykelverkstad eller bilpool.

Arbetet fortsätter med att ta fram en Mobilitetsnorm för Umeå kommun, som ska ersätta den befintliga parkeringsnormen och projektet görs tillsammans med Strategisk utveckling, Detaljplanering, Bygglövsenheten och UPAB.

# Cykel

Umeå kommun har under 2024 fortsatt att arbeta med att höja standarden på cykelvägnätet för att ge medborgarna goda förutsättningar att resa hållbart. Förutom åtgärder kopplade till den fysiska cykelinfrastrukturen arbetar vi även med kontinuerliga drift- och underhållsåtgärder och beteendepåverkande åtgärder för att skapa en stad där det ska vara lätt att göra rätt.

## Nya/förbättrade cykelvägar

- Ny gång- och cykelväg längs Malmvägen som förbinder Tomtebovägen med Kolbäcksleden. Cyklister färdas separerat från fotgängare och anslutningar finns mot nya Carlslundsskolan.
- Ny gång- och cykelväg längs Frejavägen, väster om Eriksdalsvägen.
- Ny gång- och cykelväg mellan Umeå och Holmsund. Har byggts av Trafikverket i samverkan med Umeå kommun och i bägge ändar ansluter den mot det kommunala gång- och cykelvägnätet.
- Flytt av gång- och cykelväg längs Skravelsjövägen förbi Coop i Röbbäck till södra sidan av gatan för högre framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.
- Huvudstråket för gång och cykel längs Nygatan har flyttats från södra till norra sidan av gatan. Den har också breddats för högre framkomlighet samt förbättrats ur trafiksäkerhetssynpunkt.
- Förbättrad och breddad gång- och cykelväg under Kyrkbron
- Breddning och separering av fotgängare och cyklister på gång- och cykelvägen från Rothoffsvägen/Hemvägen till Järnvägsallén.
- Förändrade regleringar på tre gator i centrum för att möjliggöra cykling i båda riktningarna där det tidigare varit enkelriktat.

Exempel på gemensam gång- och cykelväg.



## Cykelparkeringar

Idag finns det nästan 3 000 cykelparkeringar inom centrumfyrkanten, vilket ligger på samma nivå som i fjol. I samband med ombyggnationen av Vasagatan har 40 nya parkeringsplatser anlagts i direkt närhet/anslutning till Vasaplan. För att underlätta användningen är det viktigt att cykelparkeringar placeras nära målpunkter och i anslutning till huvudcykelstråk. I centrum ligger 58 procent av cykelparkeringsplatserna inom 25 meter från ett huvudcykelstråk.

## Cykelpumpar

Fem nya cykelpumpar placerades under 2024 ut på Tomtebo, Teg, Sandbacka samt i Holmsund och Hörnefors. För mer exakt placering, se kartan på sidan 11.

Exempel på en trafiksäker passage som här inkluderar farthinder och cykelövert. Passagen på bilden är byggd tidigare än 2024.



### 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. Under 2024 har farthinder byggts på följande platser:

- Kullavägen
- Grubbevägen
- Kronoparksvägen
- Morkullevägen
- Terminsvägen, Sävar

### Cykelöverfarter och andra framkomlighetsåtgärder

Under 2024 färdigställdes/skyltades fem nya cykelöverfarter:

- Nytorgsgatan (vid Nygatan)
- Tomtebovägen (vid Malmvägen)
- Kopparvägen (västra anslutningen mot Malmvägen)
- Kopparvägen (östra anslutningen mot Malmvägen)
- Gösta Skoglunds väg (vid Linnaeus väg)

### 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 2024 gjordes främst åtgärder på Haga/Sandbacka och Tunnelbacken/Sofiehem.

## Cykelgata

Under året påbörjades byggnationen av det som kommer att bli Umeås första cykelgata, Dragongatan. En 550 meter lång sträcka från Stadshuset till Hedlundadungen som idag utgör ett viktigt stråk för cyklister som färdas till och från de västra stadsdelarna mot centrum. Målet är att ombyggnationen är klar hösten 2025.

## Cykelforum

Kommunen har ett cykelforum där organisationer, politiker och tjänstemän bjuds in för att diskutera cykelfrågor. Under 2024 har inga träffar genomförts utan nästa tillfälle blir våren 2025.

## 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.

## Nationellt cykelråd

Tillsammans med ett femtontal andra organisationer och myndigheter utgör Umeå kommun det nationella cykelrådet. Det är ett forum för samverkan inom det nationella arbetet med mål om ökad och säker cykling som drivs av Trafikverket. Under 2024 har fokus legat på att ta fram det nationella cykelboksutslutet som presenteras på hösten vartannat år.



Cyklister som lånar lådcykel från U-bike, kommunens lådcykelpool.

# 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 (som till exempel Enkelt avhjälpta hinder för fotgängare och cyklister).

## Checklista för hållbara färdssätt för detaljplaner

Fotgångarfrågor behöver lyftas i ett tidigt skede för att åstadkomma en utformning som gynnar gångtrafiken. Tillsammans med berörda verksamheter har en checklista för hållbart resande i detaljplaner tagits fram, där gångtrafik är ett av de hållbara färdssätten. I detta arbete har även trafikavsnittet i planbeskrivningsmallen reviderats och utvecklats med fokus på hållbart resande. Detta innebär att förutsättningar och förändringar för fotgängare, cyklister och bussresenärer tar en större och mer självklar plats i detaljplaneringsprocessen.



## Inventering av trädrötter och sättningar

För fotgängare är standard och skötsel av gång- och promenadvägar en av de viktigaste faktorerna för att skapa god framkomlighet. Beläggningen bör vara jämn för att promenaden ska vara trygg, säker och kännas inbjudande. Det har tagits fram en metod för att samla in information om gångbanornas skick med hjälp av geografiska informationssystem. Genom att koppla ihop foto med geografisk plats identifieras vilka sträckor som är mest drabbade av ojämnheter orsakade av trädrötter och sättningar. Inventeringen har påbörjats 2024 och kommer att fullföljas våren 2025. Därefter tas åtgärdsplan fram. Vid byggande av nya gator används idag skelettjord för att undvika att trädens rötter söker sig uppåt och orsakar ojämnheter i gångbanan.

## Utöka separering mellan fotgängare och cyklister

Gångtrafik och cykeltrafik är två olika trafikslag som har olika behov och de färdas i olika hastighet. Genom att separera dessa två trafikslag blir det tryggare för gångtrafikanter och mer framkomligt för cyklister. Under 2024 har det tagits fram en plan för hur ökad separering av gång- och cykelvägar i huvudvägnätet i stadsmiljön kan ökas på lämpligaste sätt. 2024 ökade separeringen på huvudvägnätet med drygt en kilometer separerad gång- och cykelväg.

## Fysiska åtgärder för fotgängare

Genom samarbete med parkavdelningen gjordes platsbesök vid Döbelns park och Vänortsparken med fokus på kopplingar för fotgängare. Under 2024 identifierades förbättringsmöjligheter i både trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare, vilket ledde till ett projekt som kommer att arbetas med under 2025. Övriga åtgärder som gjorts i parker är bland annat:

- Belysning av träd i Östra Hagaparken/Norra planteringen på Haga för att förbättra tryggheten längs gång- och cykelväg
- Belysning av träd i Ålidparken på Sofiehem för att förbättra tryggheten längs gång- och cykelväg
- Förbättrade stigar vid Nydalasjön
- Tidigare genväg i Årstidernas park har anlagts som grusväg

## Kollektivtrafik

Under 2024 har vi jobbat vidare utifrån Umeå kommuns kollektivtrafikprogram och de följande analyser av åtgärdsbehov som gjordes under 2022 och 2023.

År 2025 är slutåret för Umeå kommuns kollektivtrafikprogram. Av de 32 planerade åtgärderna är merparten genomförda, 81 % är redan slutförda eller nära färdigställande. De återstående åtgärderna har pausats, antingen i väntan på andra planeringsprocesser (exempelvis detaljplan för Hamrinsberget, Marklunds Kurva och planeringen av resecentrum), eller för att de har blivit inaktuella.

### Resandeutveckling

Antalet påstigande i kollektivtrafiken i Umeå har stadigt ökat de senaste 20 åren (förutom parenteserna runt pandemiåren). Under våren 2024 införde Länstrafiken i Västerbotten ett nytt betalsystem. Det har funnits kvalitetsbrister i systemet vilket gör att den redovisade statistiken bedöms avvika från det reella utfallet. Det vill säga den redovisade resandestatistiken är lägre än det reella utfallet. Enligt befintlig statistik är resandeökningen från 2023 endast marginell.

*Tabell 4. Antal påstigande 2019, 2023 och 2024. Endast resandet med inomkommunala linjer är redovisat. På grund av kvalitetsbristerna i det nya biljettsystemet kan vi se antal påstigande nedan som ett "lägsta antal". Därutöver tillkommer resande med tåg samt regional busstrafik som inte redovisas i detta bokslut. T.ex. kan del av ökningen av resande från Tavelsjö bero på att resenärer bytt från regionala linjer till inomkommunala linjer.*

### Antal påstigande

| Stråk                        | 2019       | 2023       | 2024       | Skillnad<br>2019-2024 | Skillnad<br>2023-2024 |
|------------------------------|------------|------------|------------|-----------------------|-----------------------|
| Umeå stadstrafik, Ultra      | 9 696 154  | 9 730 813  | 9 824 027  | 1 %                   | 1 %                   |
| Gräsmyr - Umeå               | 93 248     | 91 209     | 84 530     | -9 %                  | -7 %                  |
| Tavelsjö - Umeå              | 42 570     | 62 699     | 66 552     | 56 %                  | 6 %                   |
| Sävar - Täfteå - Umeå        | 154 349    | 176 545    | 156 948    | 2 %                   | -11 %                 |
| Obbola - Holmsund - Umeå     | 387 919    | 441 972    | 408 404    | 5 %                   | -8 %                  |
| Hörnefors - Norrmjöle - Umeå | 95 285     | 87 282     | 87 407     | -8 %                  | 0 %                   |
| Summa                        | 10 469 525 | 10 590 520 | 10 627 868 | 2 %                   | 0 %                   |

Under 2024 genomfördes dessa åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet i gaturummet:

- Prioriterad trafiksignal för buss och cykelöverfart vid gc-passage vid hpl Växt-  
huset där prioriterad gc-bana (Akademileden) korsar gata med stomlinjestråk  
(Gösta Skoglunds väg). Som en följd av detta flyttades ett hållplatsläge något  
västerut. Där prioriteras busstrafiken när den närmar sig korsningen, all annan  
tid prioriteras fotgängare och cyklister.
- Prioriterad trafiksignal för buss i korsningen Storgatan/Västra Kyrkogatan för att  
korta ner väntetiden för linje 2 mot Söderslätts handelsområde och stomlinje 9  
mot Röbäck.
- Ombyggnation av bussgata (Skravelsjövägen) utanför Coop på Röbäck. Både  
bussförare och föräldrar hade önskat att skolbarnen inte skulle gå på körbanan  
vilket ledde till att vi byggde en gång- och cykelbana på södra sidan gatan.  
Denna åtgärd är även redovisad som cykelåtgärd ovan.

## Förändringar vid busshållplatser

- Två nya busshållplatser, fyra hållplatslägen, har anlagts längs väg 363 för att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till detta verksamhetsområde.
- Ytterligare ett väderskydd vid hpl Ålidhems centrum så att fler väntande resenärer ryms under tak.
- Hållplatsen Obbolavägen längs Tegsvägen rustades upp och fick nutida tillgänglighetsstandard
- Hållplats Elevstråket togs bort längs Studentvägen och som en följd av detta flyttades hållplats Assistentvägen i södergående riktning för att få ett lämpligt avstånd mellan hållplatserna.

## Cykelparkering vid busshållplatser

En av åtgärderna i kollektivtrafikprogrammet är att analysera kommunens busshållplatser i tillväxtstråken utifrån upptagningsområde och hur många potentiella bussresenärer som bor på cykelavstånd till sin närmaste hållplats. Denna analys gjordes 2022 och därefter gjordes en prioriteringslista över vilka hållplatser som bör utrustas med väderskyddad cykelparkering. Dessa cykelparkeringsplatser i tillväxtstråken utrustas med tak och möjlighet till fastlåsning av ramen för 8-16 cyklar.

Väderskyddade cykelparkeringar med plats för åtta cyklar uppfördes på dessa platser:

- Holmsund Persgatan
- Holmsund Bågvägen
- Holmsund Eriksdal
- Hörnefors Centrum (2 väderskydd á 8 platser, dvs totalt 16 platser)
- Hörnefors Alvägen
- Hörnefors Österlånggatan
- Sörmjölle E4 Södra
- Norrmjölle Bygdegård
- Umeå väg 363 Godsvägen
- Umeå väg 363 Fläktvägen
- Överboda
- Sävar Blomstervägen

Under 2024 byggdes även ett väderskydd för 8 cyklar vid hpl Löftets gränd (Umedalen) och större cykelväderskydd för 20 cyklar vid hpl Kärnvägen (Ersboda) för resenärer med stadsbusstrafiken. Dessa åtgärder hör till cykeltrafikprogrammet.



Välantvänt cykelväderskydd  
vid hpl Persgatan, Holmsund.



Umeå från ovan.

## Satsningar under 2025

Ett urval av olika åtgärder som görs under året presenteras nedan.

### Trafikmätningar

Under maj 2024 fick vi tillstånd att installera en kontinuerlig mätutrustning på Tegelbron. Därmed har vi nu tre kontinuerliga mätplatser för biltrafik; Västra Esplanaden, Tegelbron samt Kyrkbron. För gång- och cykeltrafikanter finns kontinuerlig mätning på Gamla bron, Tegelbron och Kyrkbron.

Under våren kommer två permanenta cykelmätningssystem att placeras på Nygatan respektive Akademileden. De ger oss möjlighet att följa hur cykelflödena förändras över året vid dessa platser.

### Gods

Till hösten 2025 kommer vi att reglera bort genomfartstrafik som är längre än 15 meter på Tegelbron. Förbudet kommer att reglera bort genomfartstrafik av större lastbilar som vi vill ska köra via ringleden. Varutransporter till centrum kör med mindre lastbilar och kommer även fortsättningsvis kunna köra över Tegelbron då de inte omfattas av förbudet och det gäller även driftfordon och bussar.

### Nya/förbättrade gång- och cykelbanor

- Flytt och breddning av gång- och cykelvägen längs Bölevägen till gatans norra sida för bättre vattenavrinning och färre utfarter.
- Ny gång- och cykelväg på Tegelsvägens södra sida, från Korpralsvägen till Ishallens infart.
- Förbättrad dagvattenhantering längs Fridhemsvägen för bättre vattenavrinning.
- Breddning och förbättrad trafiksäkerhet längs gång- och cykelvägen från Axtorpsvägen till Nygatan förbi Maja Beskow-skolan.
- Ny belysning på Grubbevägens huvudstråk för gång och cykel, mellan Kronoskovsvägen och Skiftesvägen.
- Årstidernas park, tydligare separering av fotgängare och cyklister

### Utredningar

- Se över möjligheterna att bygga gång- och cykelväg längs del av Södra Obbolavägen
- Se över möjligheterna att bredda gång- och cykelvägen längs Axtorpsvägen, från Nydalavägen till ICA Berghem.
- Utreda möjligheterna att bygga en gång- och cykelväg längs Älgvägens bussgata, från Mariebergsskolan till strax norr om befintlig återvinningsstation.
- Utreda förutsättningarna för ytterligare en gång- och cykelbro som kan avlasta Svingen.
- Ta fram förslag på sträckor i gång- och cykelvägnätet som idag är klassade som prio 2 att höja till prio 1 för att underlätta för cykling vintertid.
- Stadsdelslyft Ålidhem

## Förbättra vinterväghållningen

Ta fram förslag på hur ytterligare en nivå utöver dagens prio 1 och 2 kan förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister under årets alla dagar.

## Enkelt avhjälpta hinder för fotgängare och cyklister

Vi fortsätter vår satsning på att få bort enkelt avhjälpta hinder som fotgängare och cyklister möter på våra gång- och cykelvägar. Under 2025 görs inventeringar av Umedalen, Backenområdet och Obbola.

## Förbättringar på gång- och cykelvägar

Förbättringar på gång- och cykelvägar sker löpande. Det kan vara allt från att förbättra avrinning så vatten rinner av gång- och cykelvägen så inte halka uppstår till att ny beläggning läggs.

## BATS-projektet

I november 2023 startade EU-projektet BATS som pågår till och med 2026. Vintern inleddes med aktiviteten "Vinterspanarna" som är ett sätt att få extra ögon ute på Umeås gator som rapporterar in brister i vinterväghållningen. Under juni lanseras "Umehoj" – ett gratis elcykelutlåningssystem via tre cykelbutiker i Umeå.

## 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 som ska vara klart till sommaren 2025. Därefter inleds internt arbete med att applicera handboken som pilot på ett eller flera gatuumbyggnadsprojekt.

Exempel på ett gatuumbyggnadsprojekt.



## Förändringar gällande busshållplatser

- Ta bort två busshållplatser för att ersätta med en hållplats längs med Fabriksgatan för att minska restider och öka bussprioritetens funktion vid Östra Strandgatan.
- Ett tillkommande norrgående hållplatsläge vid hpl Regimentet som idag endast har ett hållplatsläge i södergående riktning samt följdåtgärder i samband med detta

## Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik

- Sidoförlagda kollektivtrafikkörfält längs Fogvägen
- Ytterligare en ny hållplats längs väg 363 (vid Kontaktvägen)
- Reparation av markvärmerna i Sjukhusbacken där fyra av våra mest trafikerade busslinjer trafikerar
- Reglerhållplats vid hpl Paradisgränd för bussar som inte laddas vid ändhållplats
- Åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i Universitets- och sjukhusområdet
- Utredning av åtgärd i korsningen Sjukhusbacken-Storgatan

## Cykelparkering vid busshållplatser

Under 2025 planeras väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser i bl.a. Holmsund och Täfteå.

## Åtgärder kopplade till fotgängarprogrammet:

- Det har påbörjats ett utredningsarbete med att ta fram en temakarta som visar var det finns sittplatser längs med viktiga stråk.
- En utredning hur tillgängligheten i våra parker ser ut på vintern ska genomföras. I utredningen ska man se över vilka parker man kan röra sig igenom och inte.
- Utredda om det är möjligt att anlägga en trappa framför Stadskyrkan där det idag ligger en upptrampad stig.
- Utredda hur vi kan mäta gångflöden.
- Ny belysning av GC mellan Backenvägen och Yxvägen.
- Ny belysning av övergångsställe över Kyrkbron/Östra Kyrkogatan.
- Anlägga grusväg där det idag ligger en upptrampad stig i Kungsgårdsparken.

”Frizon”, i Årstidernas park.



# Nyckeltal 2024

Nyckeltal avser Umeå tätort om inget annat anges.

**26 450 ↗**

cyklister i mätsnitt in mot centrala stan

**18 850 ↗**

fordon per dygn trafikerar Västra Esplanaden (årsmedelsvärde)



**5,6 % →**

av busshållplatserna i stomlinje-stråken utanför 3 km radie från centrum samt dit många boende har långt (>300 m) som har cykelparkering med väderskydd och ramställ

**82 % →**

av befolkningen i Umeå tätort har tillgång till en busshållplats i stomlinjenätet inom 500 meter

**9,8 ↗**

miljoner resor gjordes inom kollektivtrafiken i stadstrafiken

**5-8 % →**

reser med kollektivtrafiken. (beroende på beräkningsmetod i resvaneundersökningen 2022)



**29 % →**

andel av resorna som boende i Umeå tätort gör med cykel\*

**86 % →**

av befolkningen i Umeå tätort når huvudvägnätet för gång och cykel inom 200 meter

**6,6 % ↘**

av de skadade cyklisterna skadades allvarligt i Umeå kommun\*\*

**58 % ↗**

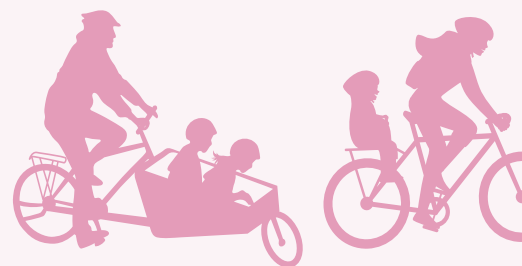
av cykelparkeringarna inom centrumfyrkanten är placerade inom 25 m från ett huvudcykelstråk

**6,9 % ↘**

av cykelvägarna i huvudvägnätet är separerade både från biltrafik och fotgängartrafik

**92 % ↗**

av medborgarna är nöjda eller mycket nöjda med utbudet av gång- och cykelvägarna i kommunen



**92 % →**

av gång- och cykelstråken i huvudvägnätet är separerade från biltrafik

**95 % →**

av gång- och cykelvägarna i huvudvägnätet har belysning

**13 % →**

Andel av resorna som boende i Umeå tätort gör till fots\*

**8,4 % →**

Andel allvarligt skadade fotgängare i Umeå kommun\*\*\*



↘ ↗ → Förändring mot föregående år

\*RVU 2022

\*\*gäller för 2023

\*\*\* Antalet allvarligt skadade har ökat från 2020 i statistiken, då vi nu använder oss av nya ISS (NISS). NISS medför fler allvarligt skadade i statistiken

