

Mobilitetsbokslut 2022



Mobilitetsbokslut

Gator och parker arbetar utifrån kommunens översiktsplan och de ämnesspecifika program som arbetas fram för de hållbara färdätten, 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.

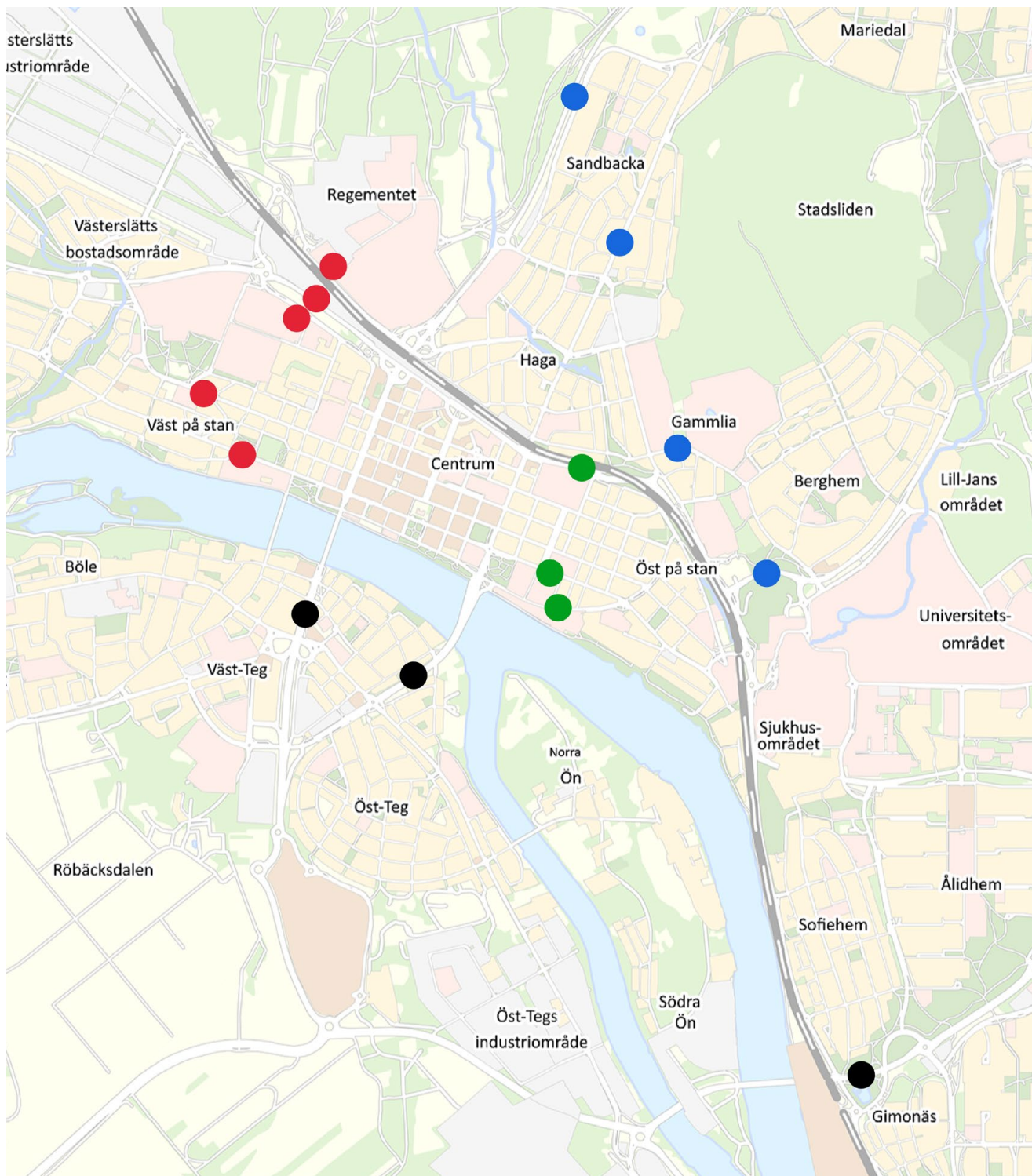
Umeå kommun har antagit en målsättning att år 2025 är andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort. För biltrafik saknas uttalade mål förutom att andelen i tätorten, som en följd av ovanstående, ska minska från dagens andel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

Biltrafikmätningar

Umeå kommun har 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 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.

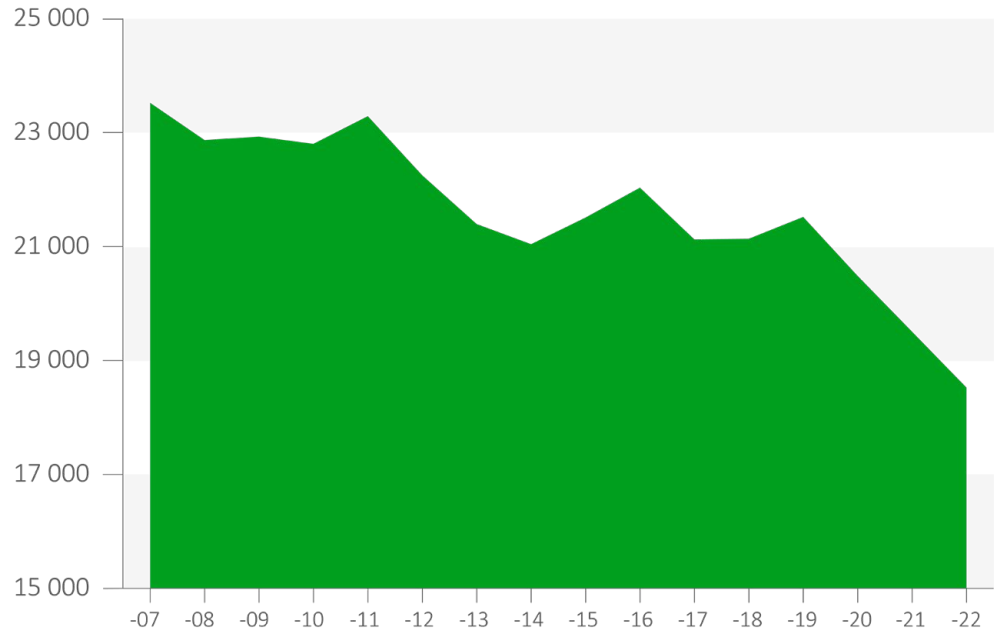
Figur 1 Årligen återkommande mätpunkter i biltrafiknätet;
mätsnitt norr (●), öster (●), söder (●) samt väster (●)



Kontinuerlig mätning på 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. Den årliga veckomätningen i maj månad strax söder om Tegsbron visar att trafiken varit på en oförändrad nivå sedan 2016. Pandemiåren 2020-2021 var det en minskning. En ökad andel som arbetar hemifrån under och även efter pandemin kan ha bidragit men också förändrade resvanor.

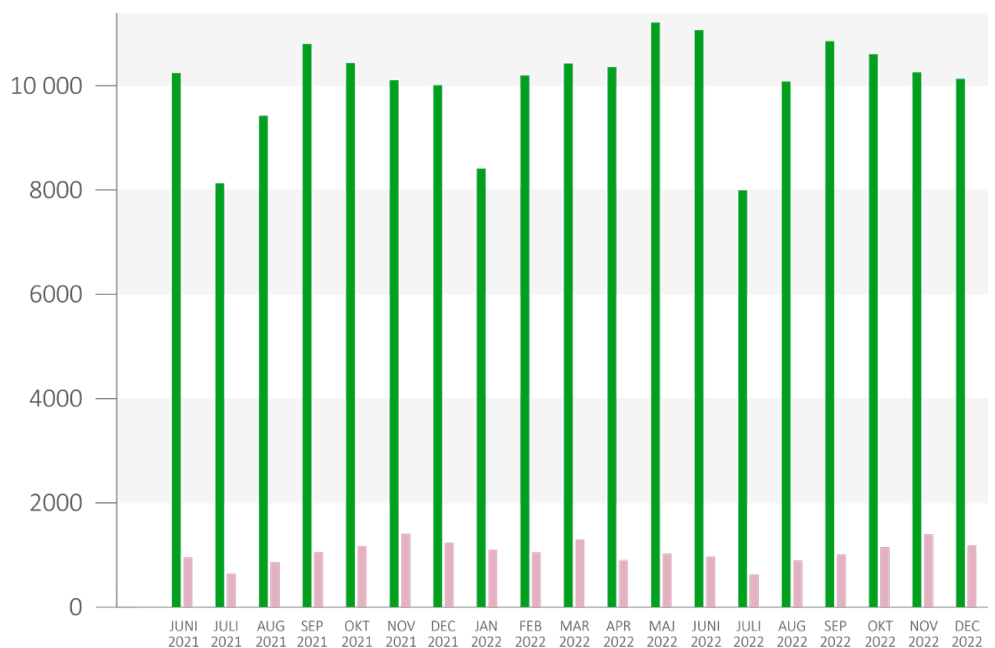
Figur x Årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn) på Västra Esplanaden åren 2007–2022



Kontinuerlig mätning på Kyrkbron

Sedan sensommaren 2020 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Kyrkbron. I nedanstående diagram visas hur biltrafiken har varierat under 1,5 år till och med december 2022. Underlaget är viktigt inför eventuella förändringar som sker på Tegsbron/Västra Esplanaden då broarna är kommunicerande kärl.

Figur y Lätta och tunga fordon på Kyrkbron.



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. 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 och flödena i diagrammet.

Figur x Årligen återkommande mätpunkter (●) i cykeltrafiknätet ringar in de centrala stadsdelarna.

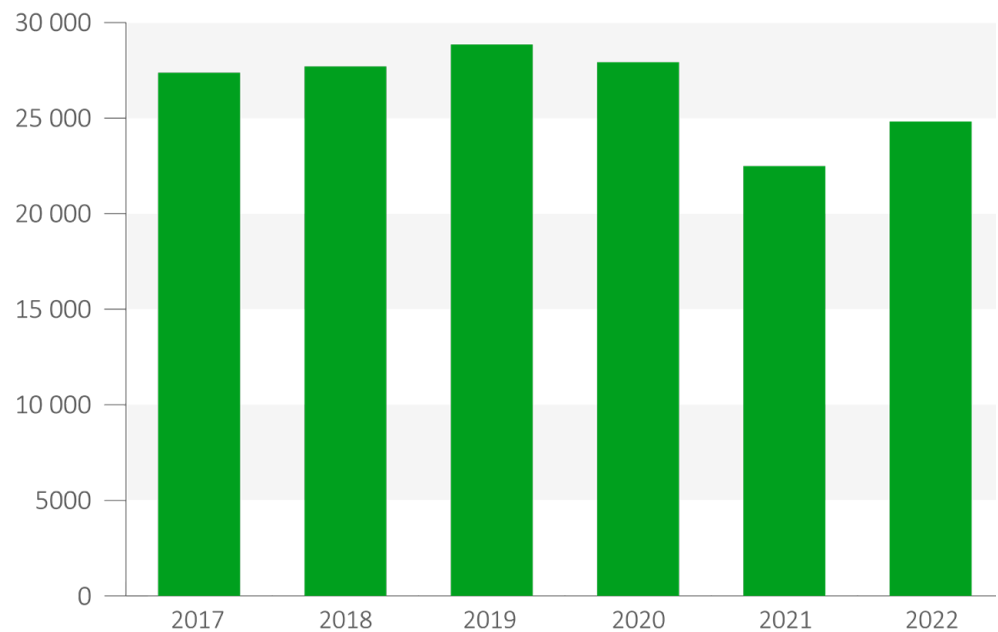
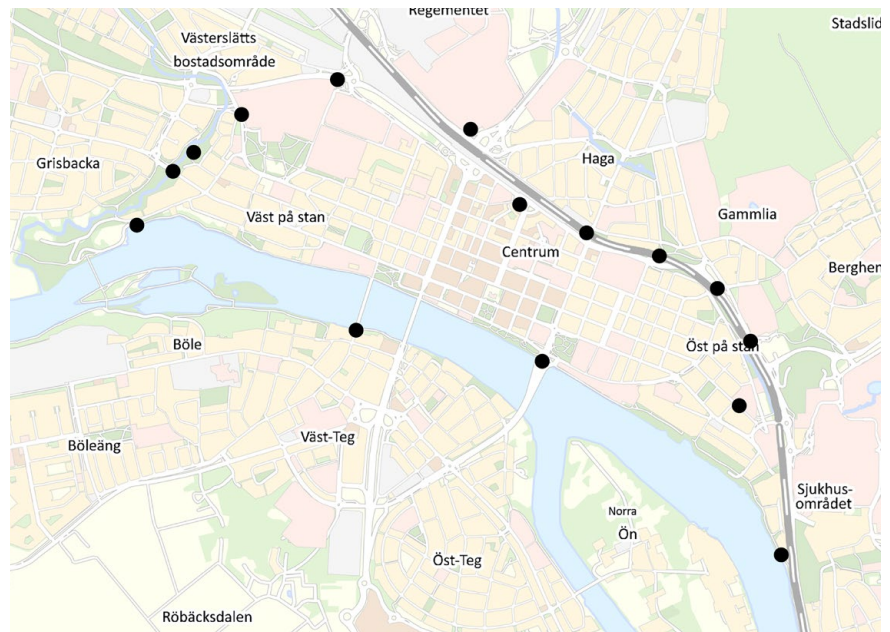


Diagram x Flödet av alla cyklister i de 15 punkterna i figur x ovan. Flödet har varit stabilt, men 2021 (under pandemin) syns en minskning. En ökad andel som arbetar hemifrån, under och även efter pandemin, kan ha bidragit.

Kontinuerlig mätning på tre broar

Från sensommaren 2020 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron. All gång- och cykeltrafik mäts.

Diagram Lundabron 1,5 år till och med dec 2022. Bortfall av olika skäl okt/nov båda åren.

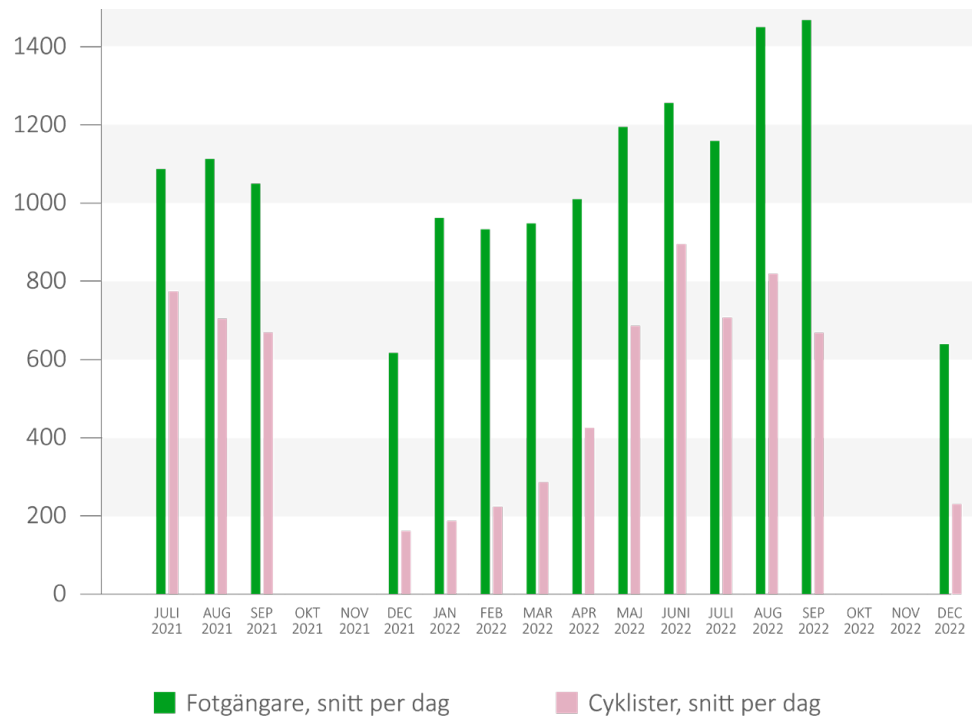


Diagram Gamla bron 1,5 år till och med dec 2022

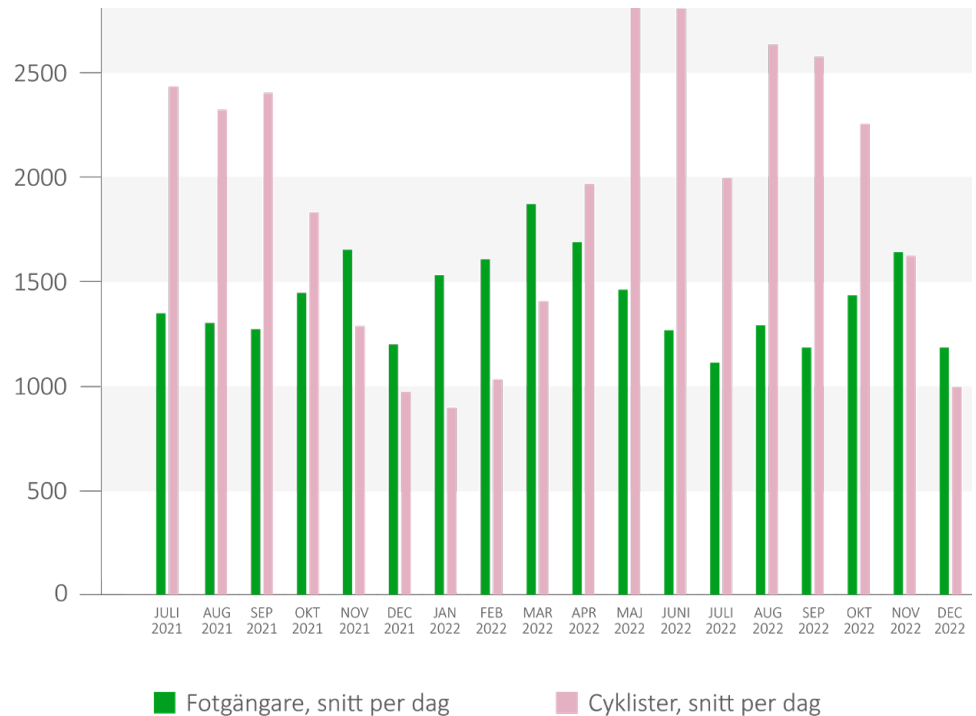
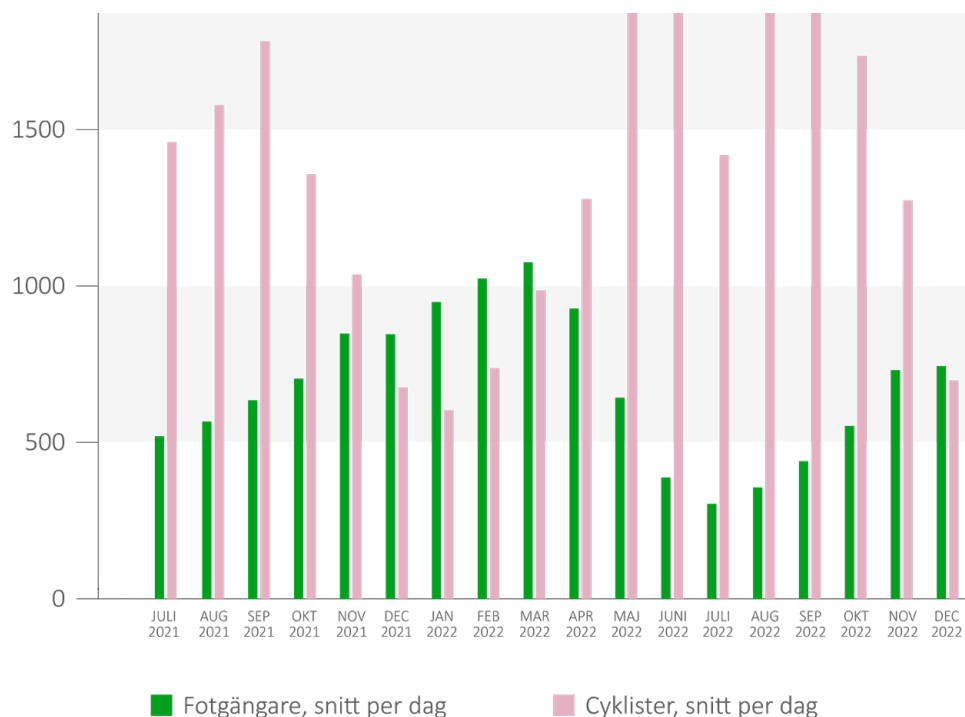


Diagram Kyrkbron 1,5 år till och med dec 2022
(summerat gångbana samt gång-och cykelbana)

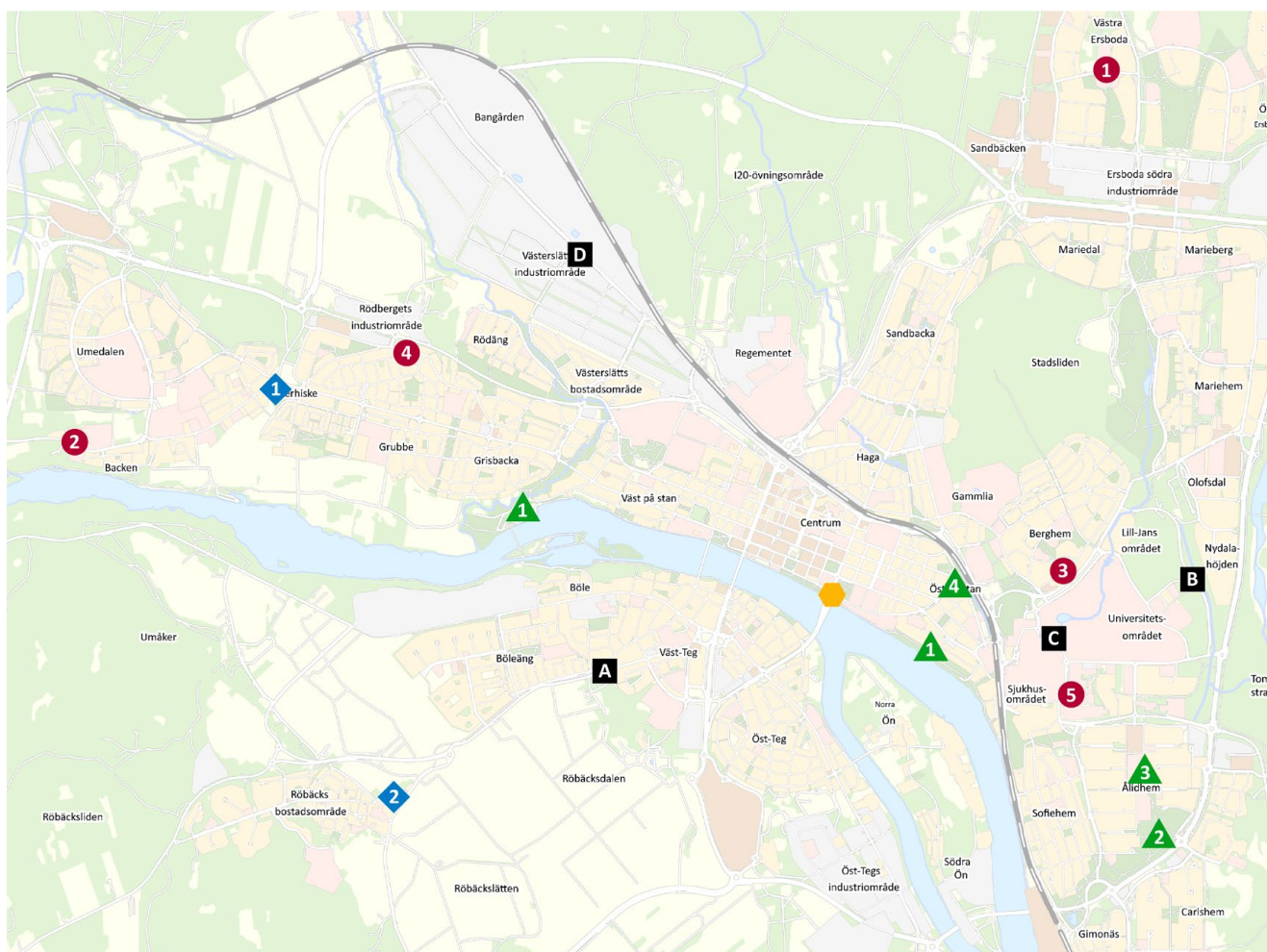


Utöver de ordinarie biltrafikmätningarna så mäts också flöden och hastigheter med hjälp av mobila hastighetsdisplayer. Totalt finns fem displayer och tre av dessa flyttas runt i kommunen, inte sällan på platser där synpunkter kommit in gällande en otrygg trafiksituation. Varje år kan vi mäta på ca 50-60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

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



Cykelpump

- 1 Marklunds kurva
- 2 Skravelsjövägen 2

Cykelöverfart

- Orange hexagon Kyrkbron

Nya/förbättrade cykelvägar

- 1 Älvstråket; Lundåkern och Öbacka
- 2 Ålidhem-Carlshem
- 3 Naturvetarstråket
- 4 Östermalmsgatan

Övriga trafiksäkerhetsåtgärder

- 1 Trattgränd (förlängd refug)
- 2 Sockenvägen (gupp)
- 3 Axtorpsvägen (gupp, 2 st)
- 4 Grubbevägen (gupp)
- 5 Köksvägen (gupp)
- 6 Vardagsvägen, Ersmark (gupp) *Ej i kartbild

Kollektivtrafikåtgärder

- A Ny bussprisoignal vid Yttersvängen/Riksvägen
- B Stoppliktförford vid korsningen Glaciärgatan/Lilljansvägen
- C Genomfartsförbud för personbilar vid hållplats Universum
- D Ny busshållplats på väg 363 i höjd med Fläktvägen

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, bättre utbud, kommunikationsinsatser, invigningar och testgrupper. "Mjuka" åtgärder (beteendepåverkansåtgärder) förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder (till exempel nya busslinjer, cykelparkeringar eller gång- och cykelbanor).

Projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor

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

Cykel

En kampanj för gratis däckbyte på cykeln och cykelservice genomfördes och ett event där 200 gratis cykelhjälmars delades ut. Våren avslutades med en cykelkampanj där första pris var en elcykel.

Vintercykel

En 1-års uppföljning gjordes på 2021 års vintercykelkampanj. Syftet var att se om deltagarna bibehållit sina vanor. Resultatet visade att 91 % av deltagarna fortsatt cykla eller gå på vintern i första hand. Projektet arrangerade även en tävling under nationella vintercyklingsveckan i februari.

Kollektivtrafik

En testresenärskampanj genomfördes under vårvintern där deltagare som anmält sig och fått plats, fick åka gratis buss eller tåg under 30 dagar. Åtta stycken hopfällbara cyklar köptes in, vilket deltagare kunde låna i syfte att testa kombinera cykel och kollektivtrafikåkning med att ta med cykeln ombord. I samband med kampanjen togs två marknadsföringsfilmer fram för sociala medier, som visar hur man åker buss, och dess fördelar.

Tjänsteresor

Statistik för Umeå kommuns tjänsteresor följdes upp för åren 2018-2021. Statistiken innefattade alla färdmedel för kategorierna klimatpåverkan, antal resor, och ekonomi. I samband gjordes en förstudie över kommunens bokningssystem för tjänsteresor, för att underlätta för anställda att välja hållbara färdmedel i större utsträckning. Kommunens cykelförråd på stadshuset har rustats upp och cyklarna har servats och tvättats.

Resvaneundersökning och resultatspridning

Projektet gjorde en uppföljande resvaneundersökning för kommunanställda och avslutade projektet med en slutkonferens för resultatspridning.

Projektet ”Innovation för jämställd hållbar arbetspendling”

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

Kollvisionen

Kollvisionen syftar till att ändra beteenden hos alla trafikanter och på så sätt göra trafiksituationen både trevligare och säkrare. Under maj 2022 publicerades korta filmer på sociala medier med kampanjens budskap att ta ögonkontakt, anpassa hastigheten, visa hänsyn och följa trafikreglerna.

Gå och cykla

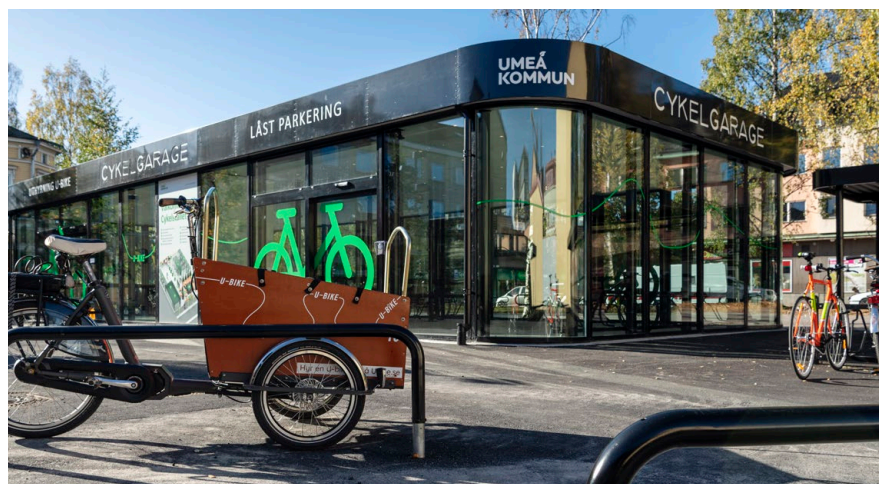
Gå & Cykla till skolan arrangeras av Trafikkalendern, Sveriges största läromedel om barn och trafik riktat till årskurs F–6. Under två valfria veckor i september till oktober samlade 7 deltagande skolor i Umeå in så många resepoäng som möjligt genom att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan. Syftet med kampanjen är att främja hälsan hos barn och unga, bidra till en bättre miljö samt förbättra trafiksäkerheten i elevernas närmiljöer.

Samarbete med polisen

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

U-bike

U-bike är kommunens el-lådcykelpool som finns på två ställen i Umeå; på universitetsområdet och i centrum (Cykelstället). Intresset för U-bike är mycket stort, 337 personer har under 2022 använt sig av tjänsten och tillsammans har de lånat lådcyklar vid över 4200 tillfällen. Det finns även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang. U-bike har sedan 2017 fått stor uppmärksamhet i media och intresset för att göra studiebesök på Cykelstället är fortfarande stort.

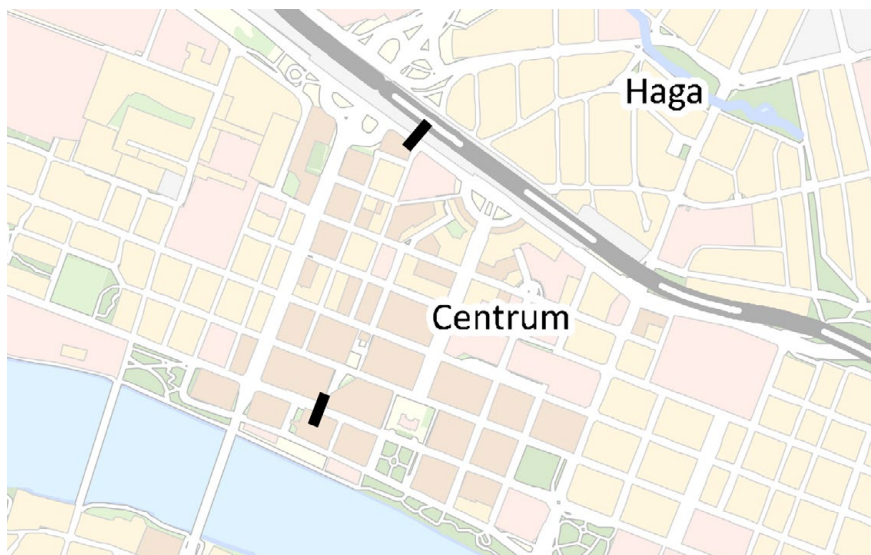


Gods

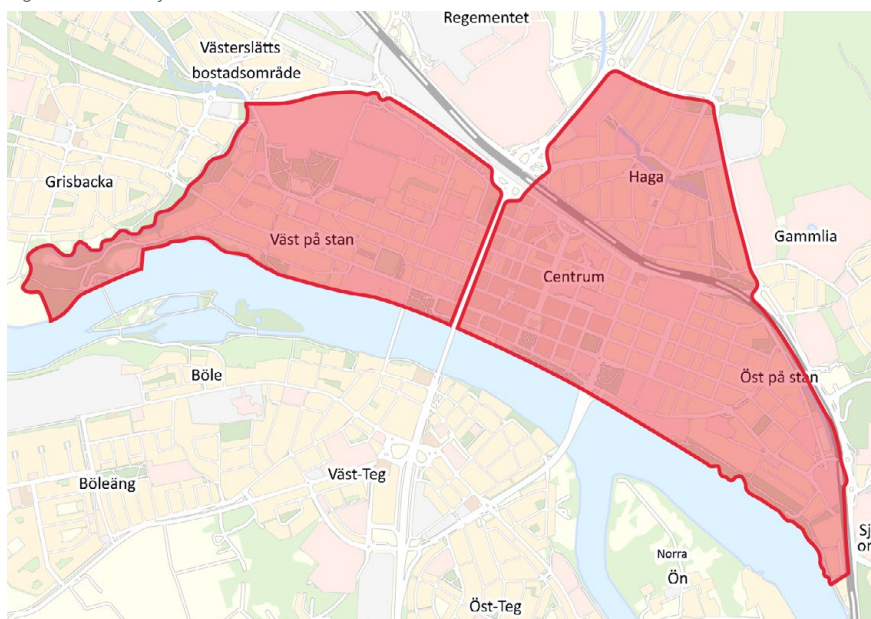
Arbetet med att öka förståelsen/kompetensen för gods inom kommunen samt att upprätthålla kontakt med branschen pågår under hela året. I Umeå kommuns översiktsplan finns följande riktlinjer för gods; Godstransporter i staden som fungerar väl på stadens villkor; Trygga och trafiksäkra godstransporter i 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 5), på Järnvägsallén respektive Storgatan. Varje plats observerades vid två tillfällen; kl 08.00-09.00 samt 09.00-10.00 en tisdag respektive onsdag i september.

Figur 5. Mätpunkter



Figur 6. Karta Miljözon Umeå



Tabell 2. Resultat av uppföljning

	Antal fordon	Otillåtna fordon	Andel otillåtna
September 2021			
Järnvägsallén	62	11	18%
Storgatan	30	2	7%
September 2022			
Järnvägsallén	58	9	16%
Storgatan	12	2	17%

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

Under året har en utredning genomförts för att undersöka hur lastplatserna i centrumfyrcanten används och eventuella synpunkter på dessa från godstransportörerna. Resultatet gav en varierande nyttjandegrad på de olika lastplatserna samt synpunkter och önskemål på eventuella förändringar.

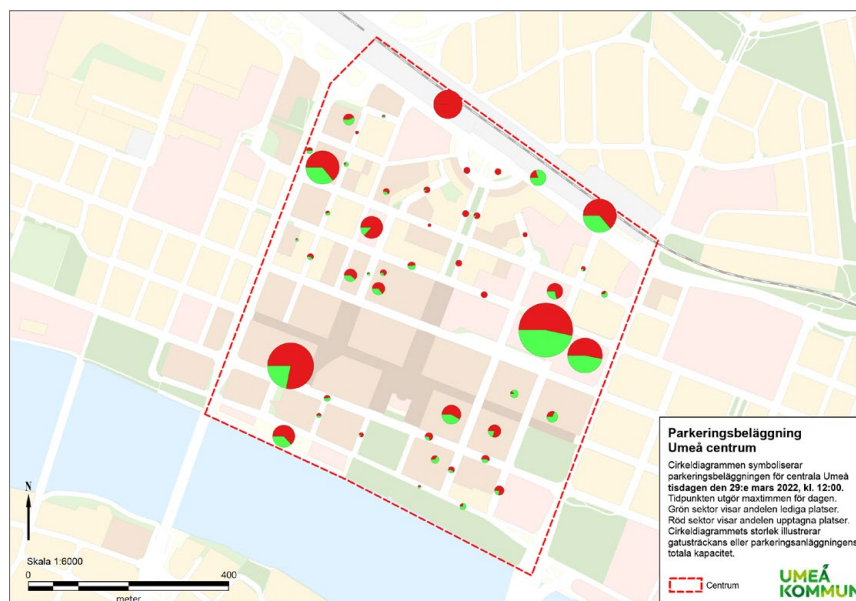


Parkering

Beläggingsstudie

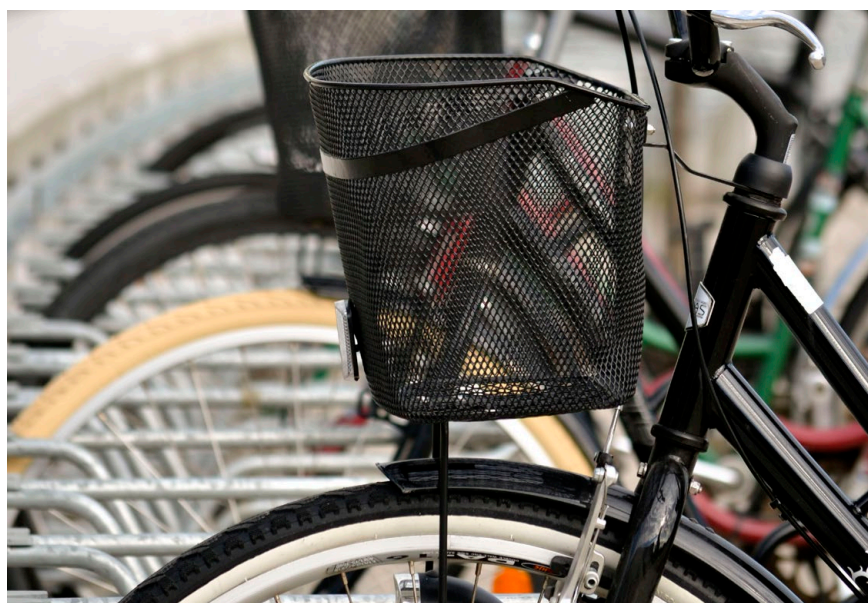
Inom ramen för ett uppdaterat parkeringsprogram gjordes en beläggingsstudie över parkeringar inom centrumfyrkanten under mars 2022. Syftet var att undersöka om det finns tillräckligt med parkeringsplatser i centrum och vilka som används mest. Resultatet visade att beläggingsgraden uppgick som mest till 62 % på en tisdag kl 12 och till 59 % på en lördag kl 13. Det innebär att ytterligare 560-680 fordon kan parkera innan beläggingsgraden inom centrumfyrkanten uppgår till 85 %.

Kartan visar beläggingsgraden för parkeringsanläggningar och gatumarksparkering inom centrumfyrkanten.



Mobilitetsnorm

Arbete mellan Umeå kommun och UPAB har inletts med att ta fram en uppdaterad parkeringsnorm för Umeå kommun som då kommer att kallas mobilitetsnorm. Denna norm kommer att erbjuda och uppmuntra fastighetsägare och byggaktörer att införa olika mobilitetsåtgärder på sin fastighet, mot att de får reducera antalet parkeringsplatser.



Cykel

Fotgängare och cyklister använder sig mycket och 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.

Nya/förbättrade cykelvägar

- Älvsstråket, dels vid Lundåkern (mellan Häradsvägen och Lundabron), dels Öst på stan (mellan Konstnärligt campus och Djupbäcksparken). Förbättrad belysning, breddning samt bättre linjeföring för cyklister.
- Gång- och cykelväg mellan Ålidhem och Carlshem. Breddning från tre till fyra meter. Förbättrad belysning.
- Naturvetarstråket i höjd med Språkgränd. Breddas från tre till fyra meter.
- Ny cykelväg längs Östermalmsgatan. Ca 350 meter mellan Östermalmsgatan 20 och 36.

Cykelparkeringar

Idag finns det nästan 3 000 cykelparkeringar inom centrumfyrcanten, vilket är samma antal som ifjol då det under 2022 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.

Cykelpumpar

Två nya cykelpumpar har placerats ut: på Backenvägen vid Marklunds kurva och i Röback, Skravelsjövägen 2.

Cykelöverfart och andra framkomlighetsåtgärder

Under 2022 året färdigställdes en ny cykelöverfart: Kyrkbrons avfartsramp i norrgående riktning.

Väjningsplikt införd för bilister på Mossvägen som ska passera gång- och cykelvägen ut mot Nydalavägen.

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 2022 har sju platser hastighetssäkrats.

Följande åtgärder blev gjorda 2022:

- Trattgränd (förlängd refug för att förhindra smittrafik på bussgata)
- Sockenvägen (gupp)
- Vardagsvägen (gupp)
- Axtorpsvägen (gupp, 2 st)
- Grubbevägen (gupp)
- Köksvägen (gupp)

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 2022 fokuserade vi i första hand på åtgärder på västra Teg, Böleäng och Carlsområdena.

Umecyklisten

Kommunen har erbjudit cykel- och trafiksäkerhetsutbildningen till alla i årskurs 4 åren 2016-2022 (våren) och utbildat totalt närmare 6000 elever. Syftet är att öka elevernas trafikkunskap och därigenom få dem att agera säkrare i trafiken. NTF har upphandlats och genomfört utbildningen. Då NTF gick i konkurs våren 2022 har det tyvärr varit uppehåll sedan dess. Utbildningsförvaltningen har uttryckt intresse att driva utbildningen vidare i egen regi, för kommunala skolor, i framtiden.

Cykelforum

Kommunen har ett cykelforum där organisationer, politiker och tjänstemän bjuds in för att diskutera cykelfrågor. Under 2022 har inga träffar genomförts.

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. Under avsnittet Cykel finns även åtgärder som gynnar fotgängarna (till exempel Nya/förbättrade cykelvägar, Trafiksäkra passager samt Enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister).

Forskningsprojekt om fotgängare

Luleå tekniska universitet (LTU) och Sweco genomför ett forskningsprojekt om fotgängare och Umeå är en av de kommuner som forskarna analyserar. Det övergripande syftet är att studera vilken typ av utformning och planering av den bebyggda miljön som påverkar valet att gå. Projektet har blivit förlängt 1,5 år, till och med 2024-03-31. Under 2022 har projektet bland annat planerat och genomfört datainsamling i Umeå.



Nya sittplatser

Som en del i stadsdelssatsningarna har kommunen anlagt nya sittplatser i form av parksoffor med utrymme bredvid för rullstol eller barnvagn längs Stengången på Carlshem. Nya grill- och sittplatser har även anlagts på olika platser vid vattnet på Bölesholmarna.

Minskad återställningstid för grävschakt

I det nya beläggningsavtalet har återställningstiden för grävschakt kortats ned på gångbanor och kombinerade gång- och cykelbanor.

Ny/förbättrad belysning längs huvudnätet för gång och cykel

Under året har flera gång och cykelvägar fått ny eller förbättrad belysning längs huvudnätet.

Ersatt gammal belysning (höjd standard):

- Cykelstråk Ålidhem-Carlshem
- Östermalmsgatan
- Öbacka

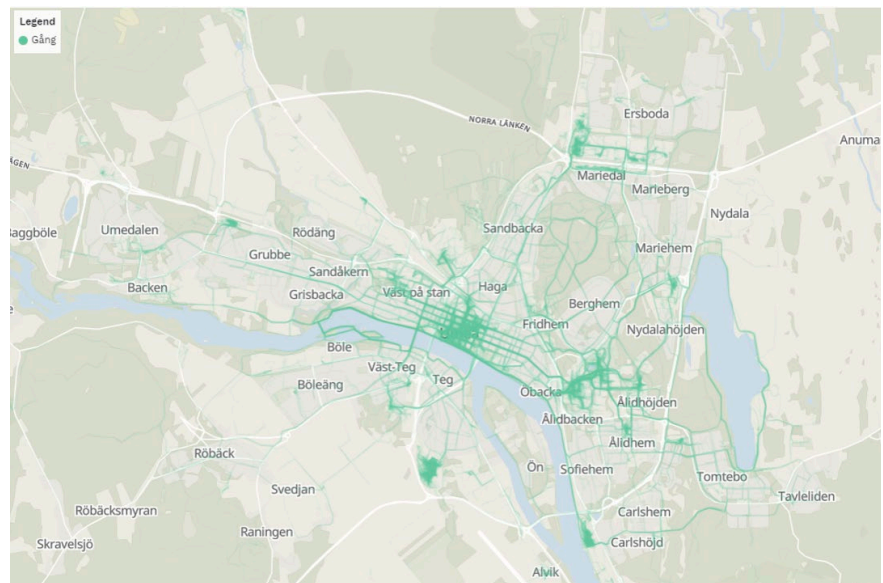
Ny belysning (där det saknades innan):

- Häradsvägen
- Fruktsvägen
- Enbärsvägen
- GC-väg från Tallkronan
- Teaterallén

Gångflöden i Umeå

Umeå kommuns resvaneundersökning som genomfördes hösten 2022 ger en bild av hur fotgängare rör sig i kommunen och möjliggör framtida analyser kopplat till olika typer av resor.

Karta över gångflöden i Umeå tätort (Resvanor i Umeå - så reste vi i kommunen hösten 2022)



Kollektivtrafik

Umeå kommuns första kollektivtrafikprogram antogs av kommunfullmäktige under 2021 och arbete pågår med att genomföra de beslutade åtgärderna. Programmet sträcker sig fram till 2025 då 65 %-målet ska vara uppnått. Inventering av samtliga hållplatser inom Ultras trafikeringssområde påbörjades under sommaren 2022 och förväntas vara klar under barmarkspenoden 2023. Hösten 2022 inleddes en framkomlighetsutredning för stomlinjerna 1,8 och 9 i syfte att öka kollektivtrafikens framkomlighet utan att äventyra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Utredningen förväntas vara klar under våren 2023.

Resandeutveckling

Antalet påstigande i kollektivtrafiken i Umeå har stadigt ökat de senaste åren men på grund av pandemin bröts den trenden 2020-2021. Allt annat vore märkligt då Folkhälsomyndigheten avrått från kollektivt resande. 2022 ökade resandet igen men var ännu inte uppe på samma nivåer som innan pandemin.

Tabell 4 Antal påstigande 2019-2022. Endast resandet med inomkommunala linjer är redovisat, skillnader kan även bero på överflyttning mellan kommunala och regionala linjer.

Stråk	Antal påstigande				Skillnad 2019-2022	Skillnad 2021-2022
	2019	2020	2021	2022		
Umeå stadstrafik, Ultra	9 696 154	6 535 780	6 167 564	8 404 093	-13%	36%
Gräsmyr - Umeå	93 248	83 354	79 451	90 400	-3%	14%
Tavelsjö - Umeå	42 570	44 417	41 419	55 909	31%	35%
Sävar - Täfteå - Umeå	154 349	120 441	114 763	160 529	4%	40%
Obbola - Holmsund - Umeå	387 919	294 220	296 040	399 534	3%	35%
Hörnefors - Norrmjöle - Umeå	95 285	72 926	59 928	80 454	-16%	34%

Det har skett förbättringar och utökningar av turer och det avspeglas också i ett ökat resande, även jämfört med 2019. Endast Hörnefors-Umeå har minskat resande, det kan dock bero på överflyttningar till regional trafik, t.ex. tåg.

Prioritering av kollektivtrafiken i gaturummet

Under 2022 förbereddes bussprioriteringen vid Yttersvängen/Riksvägen på Böleäng inför att linje 9 ska börja trafikera sträckningen för f.d. linje 6 under tiden Bölevägen byggs om.

Med start hösten 2022 testas ett genomfartsförbud för personbilar en kort sträcka vid hållplats Universum i syfte att öka kollektivtrafikens framkomlighet genom universitetsområdet.

Då det varit flera incidenter vid korsningen Glaciärgatan/Lilljansvägen har stopplikt införts, med gott resultat.

Förändringar gällande busshållplatser

Inom ramen för projektet Hållbara och jämställda arbetsresor till Västerslätt har en ny hållplats i södergående riktning tillskapats längs väg 363 i höjd med Fläktvägen. På så sätt får resande från övre Västerslätt inte bara tillgång till linje 78 utan även busslinjerna Umeå-Vindeln (linje 16) respektive Umeå-Tavelsjö (114 och 115) och därigenom ett mycket större turutbud.

Satsningar under 2023

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

Trafikmätningar

Förutom ordinarie mätningar kommer helårsmätningarna på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron att fortgå under året.

Lastplatser

Ta fram ritningar och riktlinjer till Umeå kommuns tekniska handbok för byggande av lastplatser i gatumiljö av olika typer.

Friytor för skolor och förskolor, angöring och parkering?

Under året arbetar vi fram riktlinjer som ett stöd i planeringen för att säkerställa behovet av friyta och kvalitativ utemiljö tillgodoses. Avsnittet "angöring och parkering" i dokumentet berör frågor kopplade till mobilitet för dessa verksamheter.

Nya/förbättrade gång- och cykelbanor

- Ny gång- och cykelväg längs Malmvägen
- Ny gång- och cykelväg längs Fläktvägen
- Nygatan, sträckan Sveagatan – Vasagatan, beräknas färdigställas 2024
- Kålhagsvägen, Tomtebo gård
- Gång- och cykelvägar under Kyrkbron
- Backenvägen, förbättrad dagvattenhantering
- Storgatan, från Broparken till Renmarkstorget: test av konceptet "framtidsgata"

Cykelkarta

Från och med årsskiftet 2022/2023 uppdateras den digitala cykelkartan varje natt vilket gör den aktuell utifrån de förändringar som görs. Senaste versionen av den tryckta cykelkartan är från 2019.

Utöka separering mellan fotgängare och cyklister

Fortsätta arbetet med att planera för fler sträckor där fotgängare och cyklister kan separeras utifrån resultatet av inventeringen som gjorts.

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 avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister

Vi fortsätter vår satsning på att få bort enkelt avhjälpna hinder som fotgängare och cyklister möter på våra gång- och cykelvägar. Under 2023 blir det främst Östteg, Västra Ersboda och Ersmark som åtgärdas.

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.

Nytt hållbart resande projekt

Under 2023 startar det nya hållbart resandeprojektet Baltic Sea region active mobility solutions (BATS). Fokus är främst att öka och underlätta hållbart resande under vinterhalvåret.

Mobility management i gatuombyggnadsprojekt

Tekniska nämnden har gett Gator och Parker i uppdrag att arbeta med mobility managementåtgärder i gatuombyggnadsprojekt. Pilotprojekt blir Bölevägen som byggs om mellan 2023-2025.

Forskningsprojekt om fotgängare

All datainsamling ska färdigställas under 2023 för forskningsprojektet som Luleå tekniska universitet (LTU) och Sweco genomför i samarbete med Umeå kommun. Därefter återstår analys, rapportering och publicering av material.

Cykelparkering vid busshållplatser

En av åtgärderna i kollektivtrafikprogrammet är att gå igenom kommunens busshållplatser utifrån upptagningsområde och hur många potentiella cyklister som bor på cykelavstånd till sin närmaste hållplats och därefter göra en prioriteringslista för vilka hållplatser som bör utrustas med väderskyddad cykelparkering.

Under 2023 planerar vi att bygga cykelparkering vid busshållplatser på sex platser. På Tomtebo (Källplatsen respektive Lyktvägen) byggs två cykelparkeringar med väderskydd, en vid Löftets gränd på Umedalen, en vid Hörnefors Centrum samt Bågvägen respektive Persgatan i Holmsund.



Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik

GC-passage vid hållplats Växthuset där prioriterad gc-bana (Akademileden) korsar gata med stomlinjestråk (Gösta Skoglunds väg) anläggs signalprio för buss och som en följd av detta flyttas ett hållplatsläge. Där kommer buss att prioriteras när den närmar sig korsningen, all annan tid kommer fotgängare och cyklister vara prioriterade trafikanter.

I korsningen Strombergs väg/Universitetsvägen kommer trafiksignalen att ställas om för att ge prioritet för kollektivtrafiken och i korsningen Storgatan/Västra Kyrkogatan planeras en helt ny bussprioriteringsanläggning.

Längs Ystarvägen på Ersboda anpassas korsningarna Ystarvägen/Trattgränd (vid Västra Ersboda Centrum) respektive Ystarvägen/Ostvägen för att ge särskilt stombusslinje 8 prioritet. Det blir svängande huvudled samt två nya hastighetssäkringar; ett konventionellt fartgupp norr om Ostvägen och test av ett nytt farthinder söder om Trattgränd där även busslinje 5 passerar.

På en stor del av gatorna som kollektivtrafiken trafikerar planeras även byte av slitlager, exempelvis vid kollektivtrafiksignalen Öst på stan och längs Skolgatan.

Utreda hur Umeå kommun ska mäta gångflöden

En omvärldsbevakning ska genomföras och sammanställas. Syftet med denna utredning är att den ska ge vägledning för hur kommunen ska mäta gångflöden.

Sittplatser och belysning

På Gräddvägen på Ersboda kommer kommunen att anlägga nya sittplatser längs gång- och cykelbanan med utrymme bredvid för rullstol eller barnvagn. Nya armaturer med fladdermusvänlig och styrbar belysning kommer att installeras på Bölesholmarna.

Nyckeltal 2022

Nyckeltal avser Umeå tätort om inget annat anges.

18 500 ↘

fordon per dygn trafikerar Västra Esplanaden (årsmedelsvärde)

24 800 ↗

cyklister i mätsnitt in mot centrala stan



5,6 % →

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

81 % ↘

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

8,4 ↗

miljoner resor gjordes inom kollektivtrafiken i stadstrafiken

5-8 %

reser med kollektivtrafiken



29 % ↗

andel av resorna som boende i Umeå tätort gör med cykel

95 % →

av gång- och cykelvägarna i huvudvägnätet har belysning

6,7 % ↗

av de skadade cyklisterna skadades allvarligt i Umeå kommun

57 % ↘

av passagerarna i huvudvägnätet ges cyklisterna företräde framför biltrafiken

56 % →

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

92 % →

av gång- och cykelstråken i huvudvägnätet är separerade från biltrafik

13 % ↘

Andel av resorna som boende i Umeå tätort gör till fots

6,8 % ↗

Andel allvarligt skadade fotgängare i Umeå kommun

7,5 % →

av cykelvägarna i huvudvägnätet är separerade både från biltrafik och fotgängartrafik

93 % ↗

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

85 % →

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



71 % →

av passagerarna i huvudvägnätet för gång och cykel är hastighetssäkrade där de korsar huvudvägnätet för bil och/eller stomlinjestråk för kollektivtrafiken.

