

Mobilitetsbokslut 2025



Mobilitetsbokslut

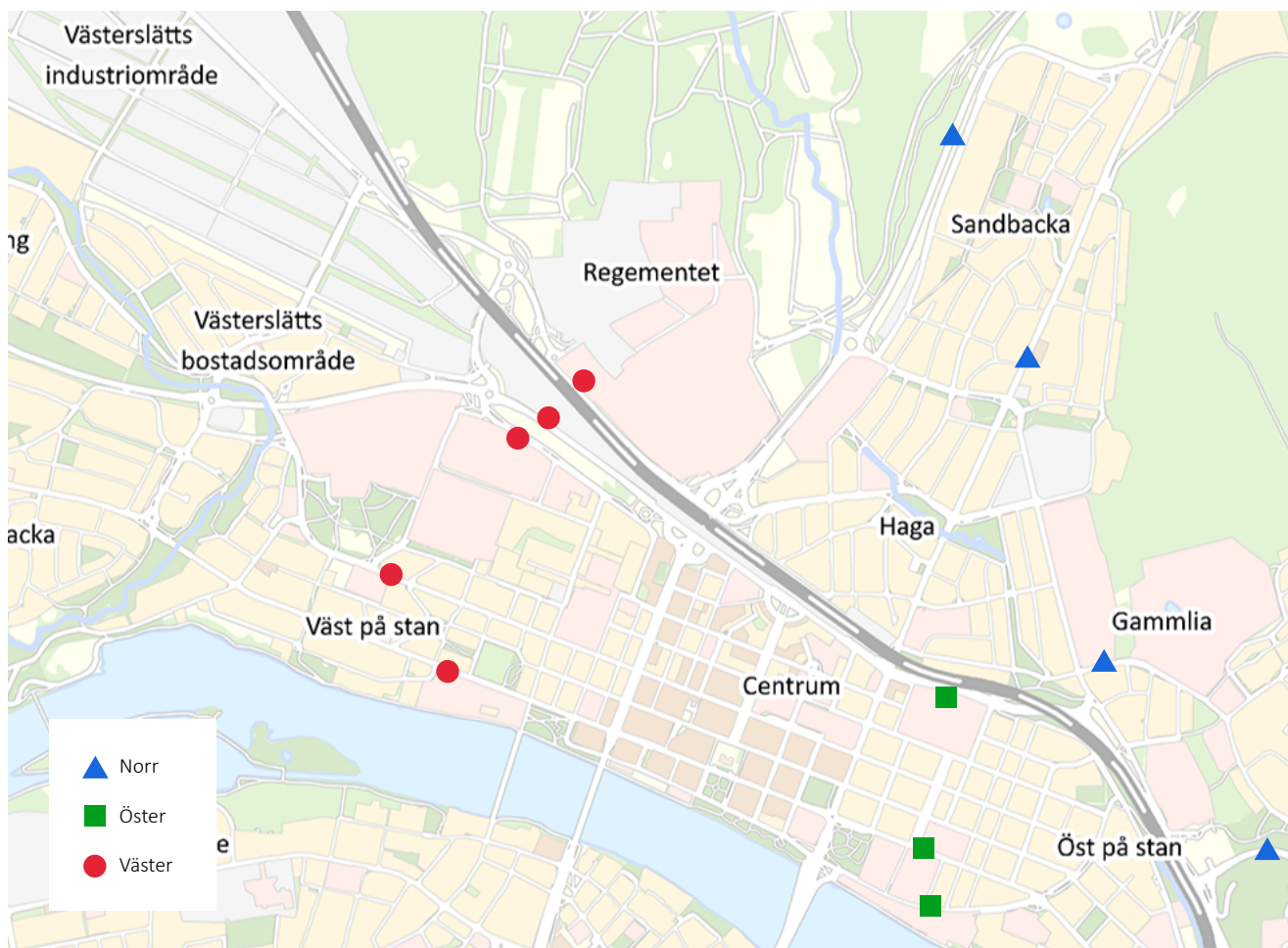
Gator och parker arbetar utifrån kommunens översiktsplan och de ämnesspecifika program som arbetats fram för de hållbara färdätten, parkering, gods och trafiksäkerhet. I mobilitetsbokslutet beskriver vi åtgärder, satsningar och nyckeltal inom trafikmätningar, beteendepåverkan, gods, parkering, cykel, 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 antog år 2008 en målsättning om att 65 procent av alla resor som boende inom Umeå tätort gör skulle ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots till år 2022, målåret ändrades senare till 2025. För biltrafiken fanns inga specifika mål, men som en följd av denna ambition skulle bilresornas andel minska från dagens cirka 50 procent till 35 procent. Under hösten 2025 genomfördes en ny resevaneundersökning för att följa upp utvecklingen, men resultaten är ännu inte färdigställda.

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 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.

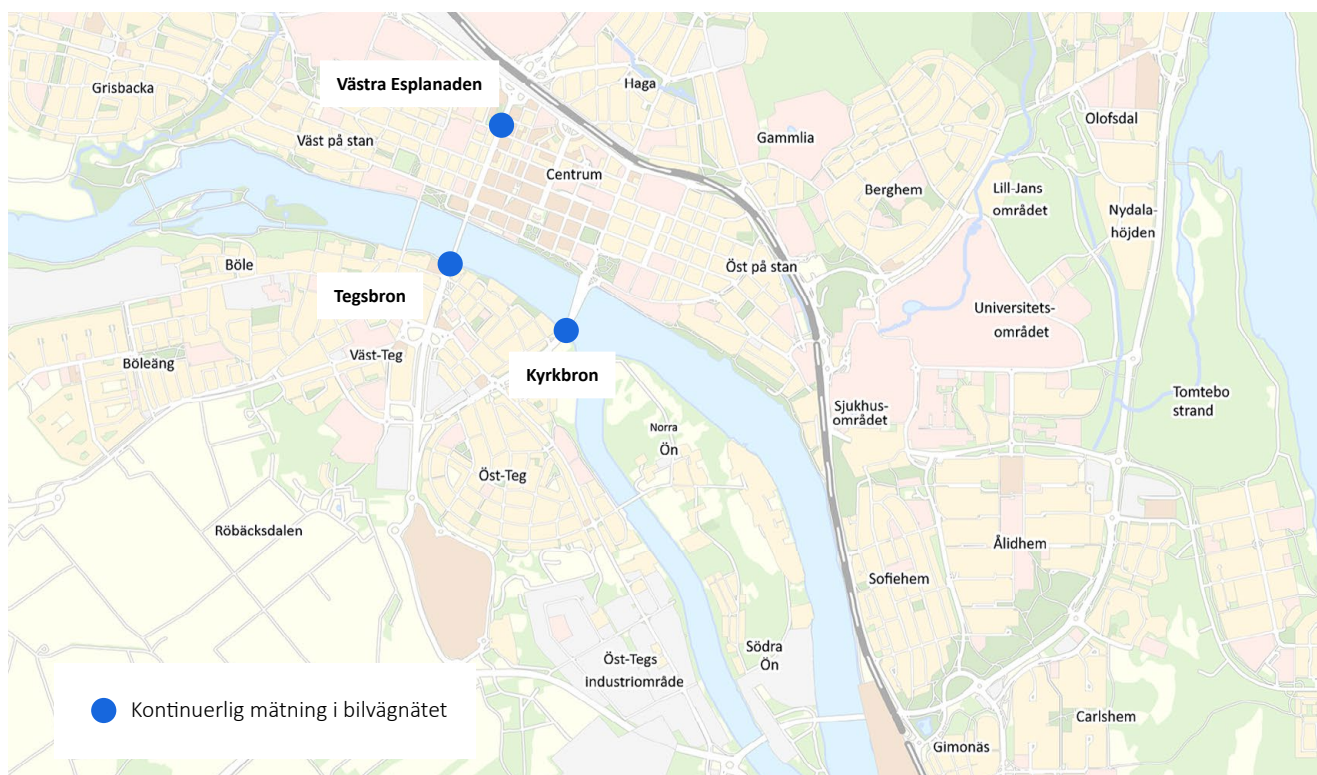
Figur 1. Årligen återkommande mätpunkter i biltrafiknätet; mätsnitt väster ●, öster ■, norr ▲
För bromätningar se kontinuerliga mätningar på nästa sida.



Kontinuerliga mätningar fordon

Vi har några kontinuerliga trafikmätningar i bilvägnätet, se bild nedan. Dessa inkluderar mätningar på Tegsbron, Kyrkbron och Västra Esplanaden.

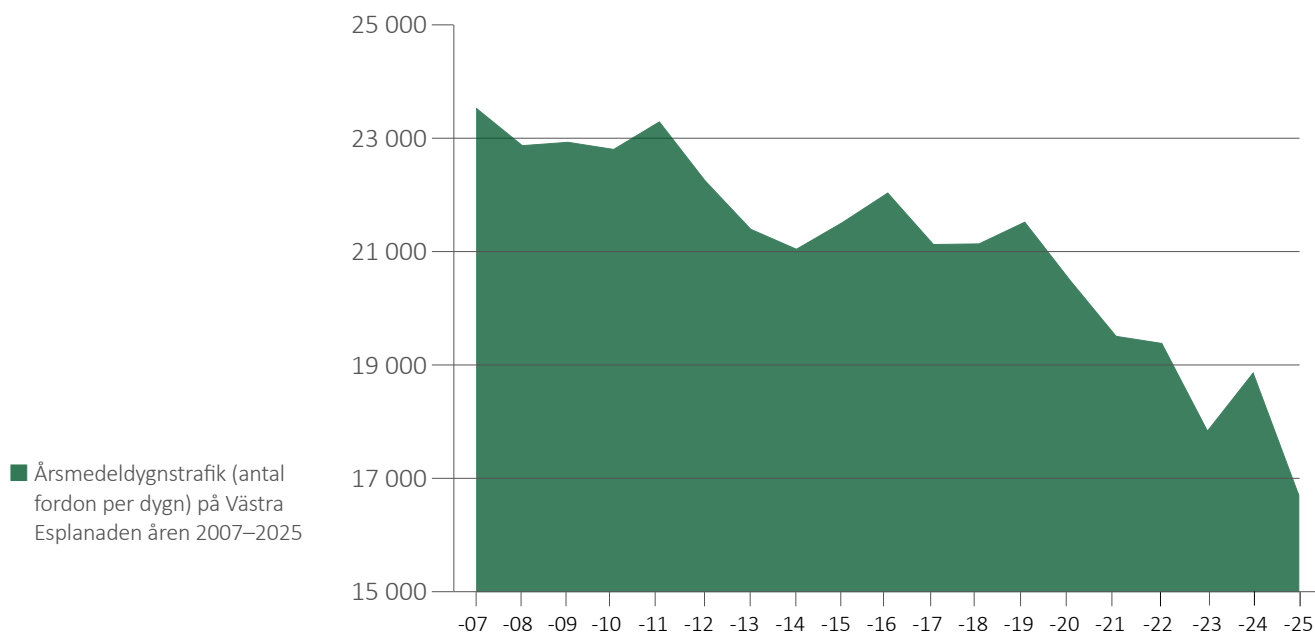
Figur 2. Kontinuerliga trafikmätningar biltrafik.



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. Efter en viss ökning av nivåerna 2024 så kan man för 2025 se en betydande minskning av trafiken.

Figur 3. Årsmedeldygnstrafik (antal fordon per dygn) på Västra Esplanaden åren 2007–2025.



Öppning av Västra länken och Ringledden

Med de kontinuerliga mätningarna på Kyrkbron och Tegsbron har det varit möjligt att jämföra trafikflödet före och efter öppningen av Västra länken och Ringledden. I de uppdaterade mätningarna framgår att effekterna har minskat mellan olika tidsperioder. Alla eftermätningar jämförs med perioden före öppningen av Ringledden. Resultaten visar att trafikmängden har förändrats vid båda broarna. På Tegsbron har både lätta och tunga fordon minskat i antal efter att det nya vägnätet togs i bruk (Se tabell 1). Alla jämförelser görs mot tidsperioden 12 okt – 10 nov 2024. Minskningen har fortsatt och senare tidsperioder visar att trafikflödet fortsatt att omfördelas över tid. Störst minskning har skett för de tunga fordonen på Tegsbron som minskat med 50%, vilket skett redan innan förbudet mot fordon längre än 15 meter infördes 1 september 2025.

Tabell 1. Tabellen visar genomsnittligt antal fordon per dygn för lätta och tunga fordon vid Tegsbron och jämför trafikmängden i perioder före och efter öppningen av Ringledden. Alla jämförelser görs mot tidsperioden 12 okt – 10 nov 2024.

Förändring på Tegsbron efter öppning av Ringledden

Lätta fordon	Snitt/dygn	Tunga fordon	Snitt/dygn
Före öppning av Ringledden (12 okt - 10 nov 2024)	20 919	Före öppning av Ringledden (12 okt - 10 nov 2024)	1 070
Efter öppning av Ringledden (12 nov - 11 dec 2024)	18 341	Efter öppning av Ringledden (12 nov - 11 dec 2024)	665
Skillnad i andel	-14 %	Skillnad i andel	-38 %
Skillnad i antal	-2 578	Skillnad i antal	-405
Efter öppning av Ringledden (19 maj - 15 juni 2025)	16 357	Efter öppning av Ringledden (19 maj - 15 juni 2025)	534
Skillnad i andel	-22 %	Skillnad i andel	-50 %
Skillnad i antal	-4 562	Skillnad i antal	-536

Trafikmätningarna på Kyrkbron visar förändringen över rullande 12-månadersvärden (se tabell 2 och figur 4), att både lätta och tunga fordon har en relativt stabil utveckling över året. Antalet lätta fordon ligger på en jämn nivå sett till genomsnittligt antal fordon per dygn, beräknat över ett år (ÅDT). Även för tunga fordon är variationerna små, vilket indikerar ett jämnt och stabilt trafikflöde på Kyrkbron över året. ÅDT och rullande genomsnitt ger en mer stabil och jämförbar bild av trafikens utveckling än vad enskilda mätperioder med fordonsantal kan ge eftersom det reducerar effekten av tillfälliga variationer.

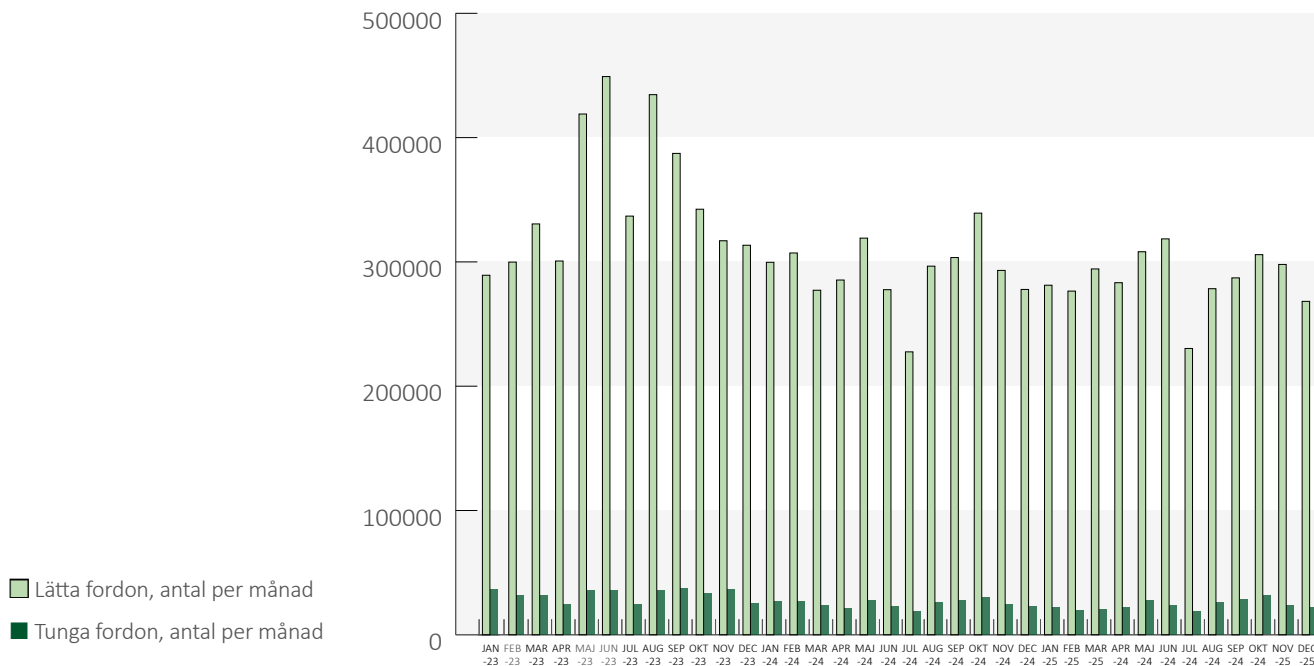
Tabell 2. Rullande 12-månadersvärden för lätta och tunga fordon över Kyrkbron.

Start 12-mån period	Slut 12-mån period	Lätta fordon ÅDT	Tunga fordon ÅDT
2024-05-01	2025-04-30	9 507	784
2024-06-01	2025-05-31	9 477	783
2024-07-01	2025-06-30	9 589	786
2024-08-01	2025-07-31	9 596	787
2024-09-01	2025-08-31	9 547	786
2024-10-01	2025-09-30	9 502	788
2024-11-01	2025-10-31	9 410	792
2024-12-01	2025-11-30	9 424	790
2025-01-01	2025-12-31	9 397	788

Kyrkbron

Sedan sensommaren 2020 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Kyrkbron. I nedanstående diagram visas hur biltrafiken har varierat mellan 2023 och 2025. 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. Denna nivå kvarstår in på 2025.

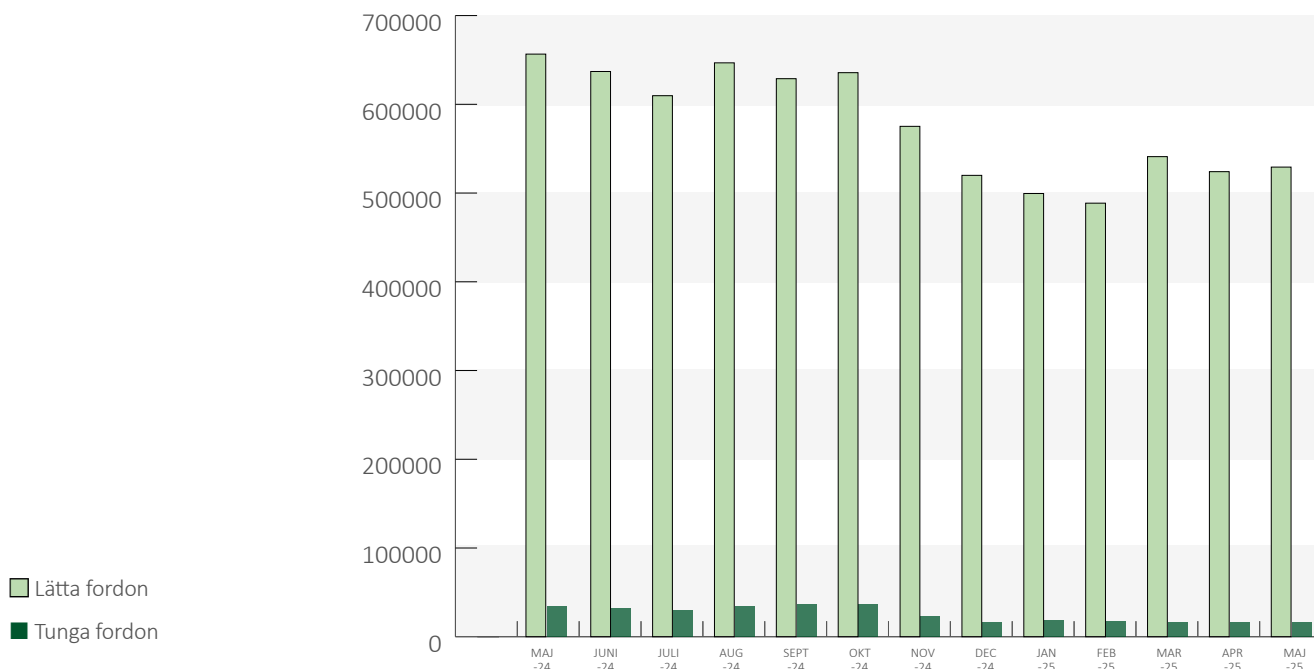
Figur 4. Totalt antal lätta och tunga fordon på Kyrkbron mellan 2023 – 2025.



Tegsbron

Sedan maj 2024 har vi en kontinuerlig mätning av trafiken på Tegsbron. I nedanstående diagram visas hur biltrafiken har varierat från maj 2024 till maj 2025. För den tunga trafiken har det skett en halvering sedan Västra länken öppnades för trafik den 11 nov 2024.

Figur 5. Totalt antal lätta och tunga fordon på Tegsbron mellan maj 2024 – maj 2025.



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 mätplatser i cykeltrafiknätet ringar in de centrala stadsdelarna.



Kontinuerliga mätningar fotgängare och cyklister

Från sensommaren 2020 till våren 2024 hade vi kontinuerliga mätningar av trafiken på Lundabron, Gamla bron samt Kyrkbron. All gång- och cykeltrafik mättes. Under 2024 avslutades den kontinuerliga mätningen på Lundabron då mätutrustningen i stället placerades på Tegsbron. Mätningarna på de övriga två broarna finns kvar, se bild nedan.

Figur 7. Kontinuerliga mätningar i gång- och cykelvägnätet.

Mätningplatserna finns på Gamla bron, Tegsbron, Kyrkbron, Nygatan och Akademileden.



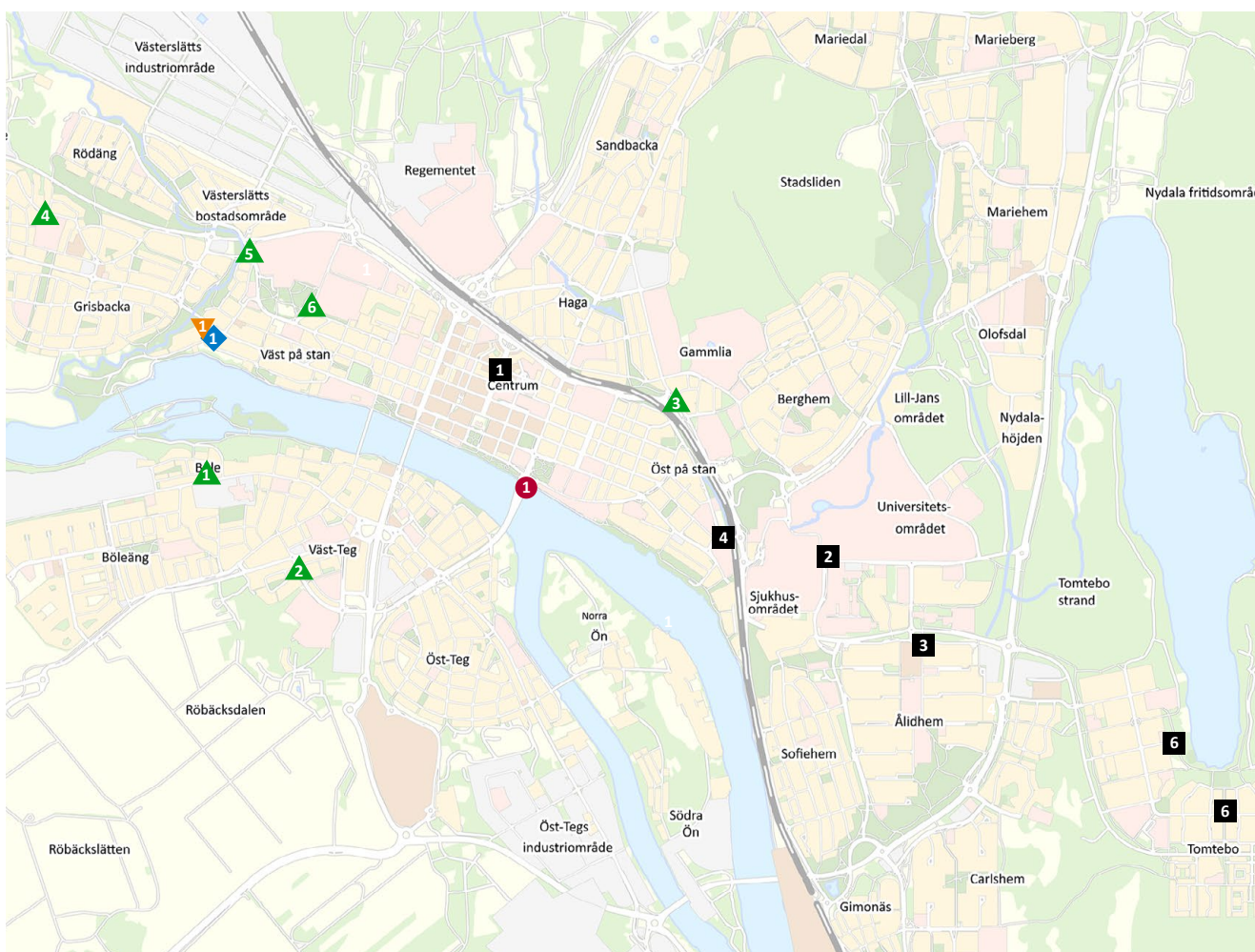
De kontinuerliga mätningarna ger oss värdefull information om hur flödena förändras under året. På Lundabron, som mättes fram till år 2024, visar mätningarna till och med april 2024 att gång- och cykelflödena har ökat stadigt under de senaste åren, med högre nivåer under 2023, medan värdena för 2024 ligger något lägre. För år 2025 så hade Kyrkbron de högsta cykelflödena, cirka 1 200–1 700 cyklister per dag under vår och sommar, medan fotgängarflödena är lägre men relativt stabila och uppgår till omkring 350–500 fotgängare per dag. Tegsbron uppvisar lägre flöden totalt, med säsongsvariationer där cykelflödena ligger runt 250–350 cyklister per dag under sommarhalvåret och fotgängarflödena omkring 350–450 fotgängare per dag, med en större minskning under vinterperioden. Gamla bron skiljer sig genom att den har större fotgängarflöden med 2 000–2 500 fotgängare per dag i snitt under vår och sommar, medan cykelflödena är lägre och mer jämnt fördelade över året, omkring 1 000–1 200 cyklister per dag. Utöver bromätningarna så finns även från och med maj 2025 mätplatser på Nygatan och Akademileden. Dessa mäter enbart cykel och elsparkcykel.

Utöver de ordinarie biltrafikmätningarna så mäts också flöden och hastigheter med hjälp av mobila hastighetsdisplayer. Totalt finns sju 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 färdsmittorna; 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.

Figur 8. Kartan nedan visar vilka infrastrukturåtgärder som har genomförts för gång och cykel samt för kollektivtrafik under det senaste året.



Nya/förbättrade cykelvägar

- ▲ Bölevägen
- ▲ Tegsvägen
- ▲ Fridhemsvägen
- ▲ Grubbevägen
- ▲ Skolgatan, Nolia
- ▲ Dragongatan

Nya cykelöverfarter

- ◆ Kvarnvägen

Trafiksäkerhetsåtgärder

- Kyrkbron
- Permanenta hastighetsdisplayer längs Skravelsjövägen*

Kollektivtrafikåtgärder

- 1 Utveckla koppling mellan Vasaplan och Umeå C
- 2 Förbättrad framkomlighet på Gösta Skoglundsväg och Tvistevägen
- 3 Borttagning av trottoar Docentvägen och Naturvetarstråket
- 4 Reparation av markvärme på Sjukhusbacken
- 5 Reglerhållplats vid hållplats Paradisgränd*
- 6 Införande av huvudled på Vättarnas allé och Alfens allé
- 7 Skravelsjövägen bussföreträde*

Åtgärder som testats 2025

- ▼ Genomfartsförbud Väst på stan

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

BATS: (EU-projekt)

I november 2023 startade 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 flera aktiviteter genomförts:

Projicerande belysning på gång-och cykelväg

Under hösten 2024 sattes projicerande gång-och cykelvägsskyltar upp på tre platser, för att öka trafiksäkerheten och tydliggöra separering mellan fotgängare och cyklister på vintern. Detta blev väldigt uppskattat och lyckat, så under hösten 2025 har det beställts till tre till platser.



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

Vinterspanare

Under hösten 2025 hade fotgängare och cyklister i Umeå möjlighet att anmäla sitt intresse för att bli Vinterspanare. 70 personer anmälde intresse, för att under perioden november till mars vara kommunens extra ögon ute på vägarna och rapportera in när de upptäckte brister längs sin sträcka, exempelvis gällande väglag, snöröjning eller trafiksäkerhet. Synpunkterna lämnades via kommunens felanmälsystem. Alla deltagare fick en kort utbildning av driftpersonalen på Gator och parker innan uppstart för att öka förståelsen för hur snöröjning fungerar och för att kunna lämna konstruktiv feedback.

Umehoj

I maj 2025 lanserades "Umehoj", som är ett gratis låncykelsystem för elcyklar och vikcyklar. Cyklarna finns utplacerade på tre cykelbutiker: Intersport, Team sportia och Sportson, och bokas via ett bokningssystem på Umeå kommuns hemsida. Syftet med Umehoj är att låta medborgare som inte testat elcykel tidigare, få testa det och se om det är något för dem, innan man eventuellt köper en själv. Man kan låna en cykel i ca 2 veckor och sedan får man besvara en utvärdering.

Vintercyklingens dag och Cykelns dag

På vintercyklingens dag i februari publicerades ett cykel-quiz med fokus på vintercykling. Det gjordes även ett inlägg i sociala medier för att uppmärksamma och hylla dem som cyklar året runt, oavsett väder. Dagen sammanföll med Alla hjärtans dag och därför lyftes cyklisterna fram med lite extra värme och uppskattning. Inlägget informerade också om det globala initiativet Winter Bike To Work Day samt delade tips för att cykla säkert och bekvämt under vinterförhållanden.

På cykelns dag i juni gjordes en tävling i sociala medier där man fick nominera den bästa cykelpendlaren man känner. Vinnare valdes sedan ut och pris gavs till både de som hade nominerat och blivit nominerad.

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 5 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 9 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. Det informerades även om aktiviteter som Gator och parker anordnar såsom Umehoj och Vinterspanarna.

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.

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. Under hösten delades cykellysen och reflexer ut av kommunen och polisen informerade om vikten av att synas i trafiken.

Marknadsföring av Umehoj och Vinterspanare

Aktiviteterna "Umehoj" och "Vinterspanare" marknadsfördes via sponsrade inlägg på sociala medier.

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 har deltagit i Tyréns projekt som handlar om att ta fram en handbok för MM i byggskedet. Därefter har ett internt arbete påbörjats med att applicera handboken som pilot på ett gatuumbyggnadsprojekt.

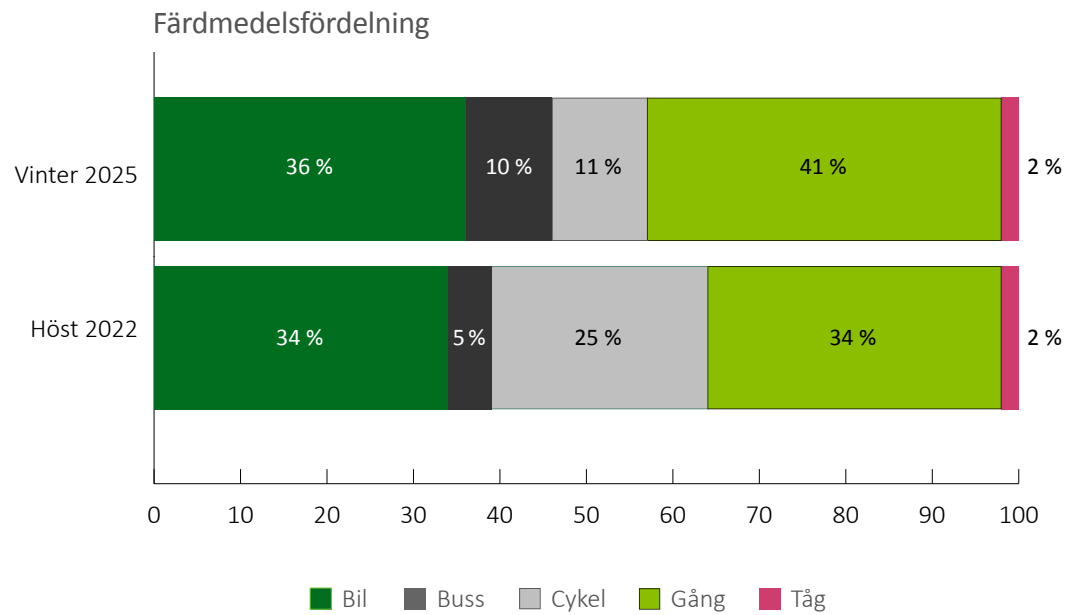
U-bike

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 340 personer har under 2025 använt sig av tjänsten och tillsammans har de lånat lådcyklar vid över 3800 tillfällen. Utöver privatpersoner så finns det även möjlighet för företag och arbetsplatser att teckna abonnemang.



Umeå kommuns första resvaneundersökning under vintern

Figur 9. Färdmedelsfördelning



Under de senaste åren har resvaneundersökningar genomförts i Umeå med cirka åtta års mellanrum, senast 2022 och dessförinnan 2014. Detta då resvanemönster bedöms vara relativt stabila över tid samtidigt som undersökningarna innebär betydande kostnader.

Som ett komplement genomfördes en resvaneundersökning under vintern 2025 i Umeå tätort i syfte att belysa skillnader i resvanor mellan vinter- och barmarksperiod. Resultatet visar att 41 procent av resorna gjordes till fots, 36 procent med bil samt cirka 10 procent vardera med cykel och buss (se figur x). Jämfört med hösten 2022 ligger bilandelen på en liknande nivå, medan cykelresandet minskar och gång- samt bussresandet ökar under vinterperioden.

Undersökningen visar vidare att kvinnor har en högre andel hållbara resor än män, främst genom ett större bussresande, samt att personer under 45 år har en högre andel hållbara resor och en större benägenhet att förändra sina färsätt över tid.

Gods

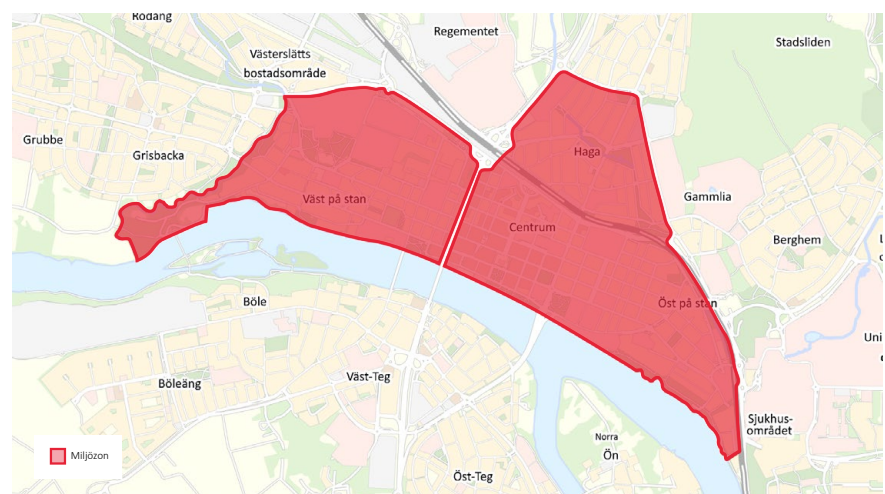
Arbetet med att öka förståelsen/kompetensen för gods inom kommunen samt att upprätthålla kontakt med branschen pågår under hela året. I Umeå kommuns översiktsplan finns följande riktlinjer för gods; Godstransporter i staden som fungerar väl på stadens villkor; Trygga och trafiksäkra godstransporter i 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 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. Resultatet visar en ögonblicksbild av situationen.

Figur 10. Mätpunkter



Figur 11. Karta Miljözon Umeå



Tabell 3. Resultat av uppföljning

	Antal fordon	Otillättna fordon	Andel otillättna
April 2025			
Järnvägsallén	23	0	0 %
Storgatan	23	3	13 %
September 2025			
Järnvägsallén	48	3	6,3 %
Storgatan	17	2	11,8 %

Sedan 2016 driver Umeå kommun ett gods nätverk med aktörer från olika branscher som träffas två gånger per år och diskuterar aktuella frågor gällande godsleveranser och framkomlighet.

Utöver det forumet så driver även kommunens näringslivsavdelning sedan 2023 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 träffar fortsätter att ske två gånger per år. En fråga som diskuteras på träffarna är hur frågor kopplade till gods ska hanteras i de kommunala processerna på ett så bra sätt som möjligt.

Angående framtida ombyggnationen av Renmarkstorget har frågan för gods framkomlighet lyfts som viktig. Det pågår löpande kommunikation mellan fastighetsägare, åkerier och kommunen genom hela processen.



Parkering

Reviderad parkeringsnorm

Under 2024 antogs en revidering av nuvarande parkeringsnormen för Umeå kommun. Revideringen innefattade 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.

Under 2025 har arbetet fortsatt med att ta fram en Mobilitetsnorm för Umeå kommun, som ska ersätta den befintliga parkeringsnormen och arbetet görs tillsammans med Strategisk utveckling, Detaljplanering, Bygglovsenheten och UPAB. Det som föreslås som nytt i Mobilitetsnormen är dels en annan zonindelning och räkning på parkeringstalen, delvis annorlunda upplägg med mobilitetsåtgärder samt kravet på avtal mellan byggaktör och Umeå kommun om man väljer att göra åtgärder.



Cykel

Umeå kommun har under 2025 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

- Ombyggnationen av Bölevägen har färdigställts där gång- och cykelvägen har flyttats till norra sidan för bättre vattenavrinning och färre utfarter.
- Ny gång- och cykelväg längs Tegsvägens södra sida, från Korpralsvägen till Ishallens infart
- Förbättrad dagvattenhantering längs Fridhemsvägens gång- och cykelväg.
- Ombyggnation av Dragongatan, huvudstråk för gång och cykel som nu regleras som Cykelgata.
- Ny belysning på Grubbevägens huvudstråk för gång och cykel, mellan Kronoskogsvägen och Skiftesvägen.

Cykelparkeringar

Idag finns det nästan 3 000 cykelparkeringar inom centrumfyrkanten. Det är något färre än året innan då delar av cykelparkeringen längs Nygatan bakom parkeringshuset Nanna plockats bort pga ny nätstation till Vasaskolan. Det är viktigt att cykel-parkeringar ligger nära målpunkter och i anslutning till huvudcykelstråk.

Cykelflöden

Under våren 2025 placerades två permanenta cykelmätningsutrustningar på Nygatan respektive Akademileden. De ger oss möjlighet att följa hur cykelflödena förändras över året vid dessa platser samtidigt som de även mäter antalet elsparkcyklar som passerar.

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 2025 har åtgärder gjorts på följande platser:

- Kyrkbron, södergående riktning. Avsmalning av körfält samt förbättrat övergångsställe.

Cykelöverfarter och andra framkomlighetsåtgärder

Under 2025 färdigställdes/skyltades en ny cykelöverfart:

- Kvarnvägen (vid Storgatan)
- Ombyggnation av gång- och cykelpassage i korsningen Skolgatan/ Remontstråket för bättre linjeföring.

Enkelt avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister

Varje år görs 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 i första hand hinder på huvudvägnätet som åtgärdas. Under 2025 gjordes främst åtgärder på Röback, Grisbacka, Grubbe och Västerhiske.



Cykelgata

Under året färdigställdes 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.

Cykelforum

Kommunen bjuder årligen in representanter från Naturskyddsföreningens cykelgrupp "Cykelstaden Umeå" till informations- och dialogträffar där de får möjlighet att lyfta synpunkter som föreningens medlemmar har på cykelinfrastrukturen.

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.



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 avhjälpna hinder för fotgängare och cyklister).

Utreda hur Umeå kommun ska mäta gångflöden

Under 2025 togs det fram en metod för att räkna ut en uppskattning av VADT (vardagsdygnstrafik) för fotgängare på en plats. Den möjliggör även uppskattning av VADT för cyklister. Metoden bygger på statistik över fotgångar- och cykelflöden från Gamla bron, Tegsbron, Kyrkbron och Lundabron. Statistiken fungerar som en referens när ett nytt VADT ska räknas fram för ett gångstråk. Utifrån hur många som vanligtvis rör sig en viss timme kan denna metod räkna ut en uppskattning utifrån ett nytt värde. Metoden har testats med goda resultat. Ett mer omfattande test kvarstår för att bedöma om den ger tillräckligt överensstämmande resultat med verkligheten.



Fysiska åtgärder för fotgängare

- Hastighetssänkande åtgärd intill övergångsstället på Kyrkbron. Körvägsmalnad av och grönytan fick ta större plats. De sattes även upp ny, starkare belysning intill övergångsstället.
- Ny belysning och tydligare dragning av gång- och cykelstråk genom Kungsgårdsparken.
- Trimmat upp en stig längs med Tvärån, samt låtit klippa upp större vistelsezoner längs med.
- Grusat och iordningsställt tillgängliga stigar/gångstråk på Stadsliden och längs med Nydalasjön.
- Anlagt en genväg från gata till skogsväg på Tomtebo gård med en gångbro över dike.

Kollektivtrafik

Under 2025 har vi jobbat vidare utifrån Umeå kommuns kollektivtrafikprogram och de följande analyser av åtgärdsbehov som gjordes under 2023 och 2024.

2025 är slutår för Umeå kommuns kollektivtrafikprogram. Majoriteten av de åtgärder som har pekats ut i kollektivtrafikprogrammet är klara. Övriga åtgärder har stannat upp antingen för att vi inväntar andra planer (t.ex. vid dp Hamrinsberget, dp Marklunds Kurva och planering av resecentrum) eller att de hunnit bli inaktuella.

Resandeutveckling

Antalet påstigande i kollektivtrafiken i Umeå har stadigt ökat de senaste 20 åren (förutom parentesen runt pandemiåren). Under våren 2024 införde Länsstrafiken i Västerbotten ett nytt betalssystem. Det har funnits kvalitetsbrister i systemet vilket gör att den redovisade statistiken bedöms avvika från det reella utfallet. Resor som inte har registrerats är de som inte förts in i statistiken. Resestatistiken för år 2025 visar ett minskat antal påstigande, men det är viktigt att komma ihåg att resor som är köpt via appen inte har registrerats i statistiken för påstigande detta år.

Tabell 4. Antal påstigande 2019, 2023, 2024 och 2025. 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 Tavelnsjö bero på att resenärer bytt från regionala linjer till inomkommunala linjer.

Antal påstigande

Stråk	2019	2023	2024	2025	Skillnad 2019-2025
Umeå stadstrafik, Ultra	9 696 154	9 730 813	9 824 027	9 317 407	-4 %
Gräsmyr - Umeå	93 248	91 209	84 530	72 309	-22 %
Tavelnsjö - Umeå	42 570	62 699	66 552	59 120	39 %
Sävar - Täfteå - Umeå	154 349	176 545	156 948	155 196	1 %
Obbola - Holmsund - Umeå	387 919	441 972	408 404	432 403	11 %
Hörnefors - Norrmjöle - Umeå	95 285	87 282	87 407	82 800	--13 %
Summa	10 469 525	10 590 520	10 627 868	10 119 235	-3 %

Under 2025 genomfördes detta för att öka kollektivtrafikens framkomlighet i gaturummet:

- Utveckla koppling mellan Vasaplan och busstationen/Umeå C.
- Komplettera inventering av skick vid busshållplatser utifrån framtida hållplatsriktlinjer.
- Inventera platser där såväl huvudnät för gång- och cykel respektive kollektivtrafikens stomlinjer har anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Skapa en samverkansgrupp mellan verksamheter och bolag inom kommunen med fokus på de hållbara transportslagen.
- Genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet från Universum till och med cirkulation Gösta Skoglunds väg/Tvistevägen.
- Borttagning av gångbana på Docentvägens södra sida, dvs korrigerig av Docentvägen/Naturvetarstråket samt Docentvägen/Examensvägen (hörnen vid Ålidhems centrum där bussarna hakar i varandra).
- Reparation av markvärme i Sjukhusbacken där fyra av våra mest trafikerade busslinjer trafikerar.
- Reglerhållplats vid busshållplatsen Paradisgränd för bussar som inte laddas vid ändhållplats och flytt av befintlig återvinningsstation.
- Test av genomfartsförbud Väst på stan i syfte att stomlinje 1 inte ska bli stående i köer under rusningstid.
- Införande av huvudled för sträckningen för stomlinje 8 genom Tomtebo: Vättarnas allé och Alfens allé.
- Fordon som halkbekämpar stomlinjenätet försågs med bussprio för att effektivisera driften samt inte vara i vägen för bussen.
- Skraveljövägen, bussen har företräde vid Coop.
- Frejavägen, separering av GC från bussgata.
- Genomfört utredning och mindre åtgärder kopplat till buller Öst på stan.



Satsningar under 2026

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

Trafikmätningar

- Utöka antalet permanenta hastighetsdisplayer.
- Mobila hastighetsdisplayer kommer fortsatt att flyttas runt där behov finns.

Nya/förbättrade gång- och cykelbanor

- Ny gång- och cykelväg längs Nydalavägen, från Berghemsvägen till Strombergs väg.
- Påbörja ombyggnationen av Kungsgatan till Cykelgata.
- Breddning och förbättrad trafiksäkerhet längs gång- och cykelvägen från Axtorpsvägen till Nygatan förbi Maja Beskow-skolan.
- Breddning och förbättrad trafiksäkerhet längs gång- och cykelvägen från tunneln under Tvistevägen fram till Akademileden.
- Förbättra trafiksäkerheten i korsningen Mårdvägen/Björnvägen.
- Förbättra trafiksäkerheten vid övergångsstället över Riksvägen vid Yttersvängen och vidare bort mot Böleängsskolan.
- Årstidernas park, tydligare separering av fotgängare och cyklister.

Utredningar

- Se över möjligheterna att bygga gång- och cykelväg längs del av Södra Obbolavägen.
- Projektera en gång- och cykelväg längs Älgvägens bussgata, från Mariebergsskolan till strax norr om befintlig återvinningsstation.

Kurs i gångplanering

För att höja kunskapsnivån inom gångplanering brett på Gator och parker planeras en kurs för deltagare från flera avdelningar. Kursen kommer att vara anpassad för Umeå kommun och ska fokusera på bland annat tillgänglighet, vinterväghållning och gångtrafiknät.

U-bike

Garaget på universitetsområdet byter lokal, tvärs över gatan från befintligt läge. Flytten sker i samarbete med fastighetsägaren Akademiska hus.

Cykelparkering stationsområdena.

Utreda och genomföra förbättringar av cykelparkeringarna vid Umeå C och Umeå Ö med fokus på säkerhet och trygghet.

Förbättra vinterväghållningen

Utveckla och förbättra införandet av en högre driftnivå utöver dagens prio 1 och 2 som förbättrar framkomligheten för fotgängare och cyklister under årets alla dagar.



Umeå från ovan.

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 2026 görs åtgärder på Umedalen, Backenområdet, i Hörnefors 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

Projektets aktiviteter fortgår under 2026 och projektet avslutas i oktober. Under året tas vintercykelfilmer fram till marknadsföringen av Umehoj, i övrigt sker rapportering och utvärdering av de åtgärder som har genomförts inom projektet för att besluta om vilka satsningar som bör fortsätta inom ordinarie verksamhet efter projektet slut.

Mobility management i gatubyggnadsprojekt

Under 2026 inleds en pilot i gatubyggnadsprojektet för Norra Obbolavägen. Syftet är att underlätta och uppmuntra till hållbara färdssätt under ombyggnationen.

Förändringar vid busshållplatser

- Ytterligare en ny hållplats längs väg 363 (två hållplatslägen vid Kontaktvägen). Klar förutom belysning.
- Borttagning av tre hållplatslägen (Umelivägen x2, Volvo x1) och flytt av och uppgradering till nutida tillgänglighetsstandard på sex hållplatslägen (hållplatserna Laxgränd, Svedjebacken, Bryggargatan) längs med Bölevägen i samband med gatubyggnadsprojektet.
- Fabriksgatan, ny hållplats med två lägen. Tar bort två hållplatser med fyra lägen (hållplats Östra Strandgatan utgår, hållplats Fabriksgatan flyttas).
- Hållplatsläge vid Tegelbruksvägen (så att bilister fattar att det är en busshållplats och inte parkerar i vägen).

Cykelparkering vid busshållplatser

Under 2025 planeras väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser i bl.a. Holmsund och Täfteå. Busshållplatsen Persgatan i Holmsund ska få ett ytterligare väderskydd för cykelparkering. Arbetet kring Täfteå kvarstår.

Det finns andra aktuella platser där väderskyddade cykelparkeringar ska jobbas vidare med under 2026.



Satsningar kopplat till kollektivtrafik:

- Verka för förbättrad information inför och under byten på komplicerade noder.
- Hållplatsutveckling där många resenärer byter buss/kliver på.
- Utredda åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Sjukhusbacken/Storgatan/Hoppets gränd.
- Genomföra åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Backenvägen/Tväråvägen (Marklunds kurva)
- Komplettera inventering av tillgänglighet vid busshållplatser utifrån Länstrafikens hållplatsriktlinjer.
- Inventera anslutningsvägar till och från busshållplatserna från närliggande gång- och cykelbana med avseende på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Utredning Skravelsjövägen.
- Väderskyddade cykelparkeringar intill busshållplatser.
- Prioriteringsordning för hållplatsåtgärder inklusive anslutningsvägar.
- Ny hållplats på Löpevägen. Planeras att byggas i år.
- Skapa riktlinjer för hållplatser och noder för kommunen.
- Utredda för förbättrad framkomlighet vid korsningen Petrus Laestadius väg/Lasarettbacken.
- Hållplatser längs med väg 503 vid Regementet.
- Bulleråtgärder Öst på stan är påbörjas de större åtgärderna.
- Återställning av Västra Kyrkogatan.
- Uppstart av ny nod- och linjenätsutredning.
- Utredning gator på Ersboda.

Satsningar kopplat till Fotgängare:

- Åtgärd på Böleäng vid ett GC-stråk (Intill Yttersvängen) där vi placerar ut tre bänkar för ökad tillgänglighet.
- Åtgärd längs med GC-banan intill Umedalens elljusspår där vi placerar bänkar för ökad tillgänglighet.
- Bredda stigen på Boställsholmen
- Tillför tillgängligt fallskydd i Marie skolpark
- Laga gummiasfalt i Sagotjärn lekplats



Nyckeltal 2025

Nyckeltal avser Umeå tätort om inget annat anges.

7 400

Årsdygnstrafik för Kontinuerliga mätningar i gång- och cykelvägnätet.¹

Årsdygnstrafik, mätt i rullande 12 månaders perioder:

9 400 ↘

Lätta fordon på Kyrkbron²

790 ↘

Tunga fordon på Kyrkbron²

18 730 ↘

Lätta fordon på Tegsbron³

810 ↘

Tunga fordon på Tegsbron³



ca 9 320 000 ↘

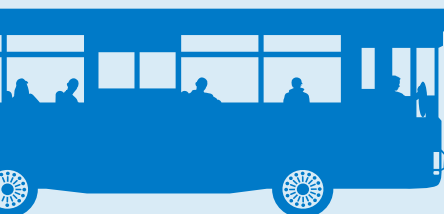
miljoner resor gjordes inom kollektivtrafiken i stadstrafiken

82 % →

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

5-8 % →

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



29 % →

andel av resorna som boende i Umeå tätort gör med cykel⁴

5 % ↘

av de skadade cyklisterna skadades allvarligt i Umeå kommun⁵

58 % →

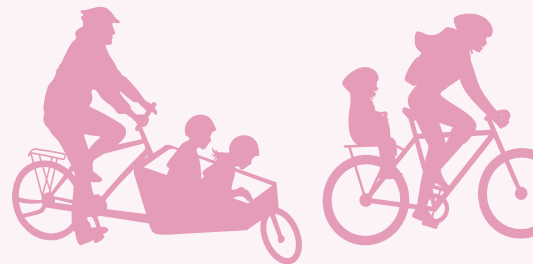
av cykelparkeringarna inom centrumfyrkanten är placerade inom 25 meter från ett huvudcykelstråk

7,3 % ↗

av cykelvägarna i huvudvägnätet är separerade både från biltrafik och fotgängartrafik

93 % ↗

av gång- och cykelstråken i huvudvägnätet är separerade från biltrafik



4,1 % ↘

Andel allvarligt skadade fotgängare i Umeå kommun⁵

95 % →

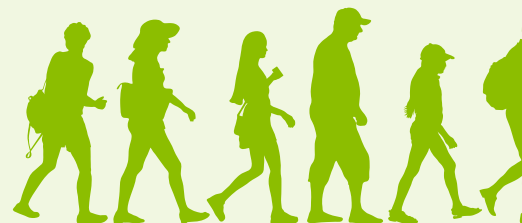
av gång- och cykelvägarna i huvudvägnätet har belysning

13 % →

Andel av resorna som boende i Umeå tätort gör till fots⁴

94 % ↗

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



↘ ↗ → Förändring mot föregående år

1 Se figur 7, sid 8 för kontinuerliga mätningar i gång- och cykelvägnätet med mätpunkter som började mätas i maj 2025 och det finns därför ännu inga jämförbara föremätningar.

2 Mätperiod Kyrkbron: 2025-01-01 – 2025-12-31. Föregående mätperiod: 2024-01-01 – 2024-12-31.

3 Mätperiod Tegsbron: 2024-06-01 – 2025-05-31. Föregående mätperiod: 2024-05-01 – 2025-04-30.

4 RVU 2022

5 gäller för 2024

