

# Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun



# Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun

Beslutad av kommunfullmäktige 2021-10-25.

## Ansvarig nämnd

Tekniska nämnden

## Styrgrupp

*Kollektivstrategigruppen:*

Karin Isaksson, teknisk chef Gator och parker  
Fredrik Forsell, kollektivtrafikchef, Umeå kommunföretag  
Malin Lagervall, chef Övergripande planering  
Clara Ganslandt, planchef Detaljplanering  
Rune Brandt, samhällsbyggnadschef Samhällsbyggnad  
Marie Frostvinge, trafikplaneringschef Gator och parker  
Tomas Strömberg, stadsarkitekt Samhällsbyggnad

## Arbetsgrupp

*Gator och parker:*

Eva Maaherra Lövheim, trafikplanerare  
Frida Bergström, trafikplanerare/civilingenjör  
Ingela Engström, trafikplanerare  
Karola Fors, trafikplanerare  
Fredrik Forslund, trafikplanerare

*Umeå kommunföretag*

Jörgen Långström, kollektivtrafikplanerare

*Övergripande planering*

Olle Norqvist, samhällsplanerare

## Kartor

Marie Krantz, GIS-ingenjör, Lantmäteri  
Alexander Sandelin, GIS-ingenjör, Lantmäteri  
Emma Bergqvist, GIS-ingenjör, Gator och parker  
Marc Zugschwerdt, GIS-ingenjör, Gator och parker

## Expertstöd

*Gator och parker:*

Gunnar Teglund, projektledare  
Jonas Sörlén, trafikingenjör  
Frida Herbeck, färdtjänstkonsulent  
Nils Lahti, trafikingenjör

*Övergripande planering:*

Elisabeth Nilsson, tillgänglighetsstrateg  
Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg

*Detaljplanering:*

Angelica Wiklund, planarkitekt

*Umeå Fritid:*

Thomas Savilahti, fritidskonsulent

*Miljö och hälsoskydd:*

Per Hänström, miljöplanerare

*Länstrafiken i Västerbotten:*

Tor Björkstrand, trafikutvecklare

*Region Västerbotten:*

Heidi Thörnberg, myndighetschef kollektivtrafiken  
Bianca Byring, kollektivtrafikstrateg

# Förord

Det finns många anledningar till att det är bra för Umeå om fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt i stället för att köra varsin bil. I takt med att staden växer och vi blir fler som ska röra oss i staden behöver fler människor samsas om samma yta. Eftersom bilen tar upp stor yta per resenär och även står stilla majoriteten av dygnets timmar, kräver den stora markanspråk i jämförelse med övriga transportslag. Om fler väljer något av de hållbara transportslagen för sina resor kan marken användas mer effektivt.

Såväl folkhälsan som miljön främjas av en sådan utveckling. Luftmiljö kvaliteten i staden skulle förbättras i och med minskade utsläpp av avgaser och partiklar, samtidigt som fler Umebor skulle få möjlighet att röra sig mer i vardagen när en mindre förorenad och bullrig stadsmiljö också blir trevligare att vistas i. En stad som är mer anpassad efter de hållbara transportslagen är också en mer trafiksäker, jämställd och tillgänglig stad för alla.

Kommunens mål är att de hållbara transportslagen; gång-, cykel-, och kollektivtrafik tillsammans ska utgöra 65 procent av resorna inom tätorten till år 2025. För att uppnå detta mål har kollektivtrafiken en mycket viktig roll.

Detta program sammanfattar hur Umeå kommun ska arbeta de närmaste åren för att fler ska välja att åka buss och för att underlätta för befintliga kollektivtrafikresenärer. Det innefattar åtgärder för att göra kollektivtrafikresan mer tidseffektiv, attraktiv, trygg och lättare att använda för alla resenärsgupper.

När denna text skrivs är samhället fortfarande påverkat av Covid-19 och de restriktioner som pandemin har medfört, inte minst för kollektivtrafiken. I takt med att samhället kan öppna upp igen är min förhoppning att vi inte återgår till exakt det som var det normala innan pandemin, utan att vi öppnar upp till ett nytt normaltillstånd där de hållbara transportslagen är ett självklart alternativ för Umebornas resor.



*Hans Lindberg*

Hans Lindberg (S)  
kommunstyrelsens ordförande



Den centrala kollektivtrafiknoden Vasaplan med korsande buss från Vasagatan. Foto: Malin Grönberg.

## Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Begreppsförklaringar</b> .....	<b>6</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>8</b>
<b>Det regionala trafikförsörjningsprogrammet</b> .....	<b>11</b>
<b>Från översiktsplan till kollektivtrafikprogram – så hänger det ihop</b> .....	<b>12</b>
<b>Tidigare utredningar gällande kollektivtrafik</b> .....	<b>18</b>
<b>Riktlinjer för stadsutformning i stråk med kollektivtrafik</b> .....	<b>21</b>
<b>Insatsområden</b> .....	<b>25</b>
System .....	26
Kvalitet .....	28
Tillgänglighet och trygghet .....	31
<b>Utblick efter år 2025</b> .....	<b>32</b>
<b>Uppföljning</b> .....	<b>33</b>
<b>Källor</b> .....	<b>34</b>
<b>Bilaga Åtgärdstabell</b> .....	<b>35</b>

# Sammanfattning

Detta kollektivtrafikprogram beskriver hur Umeå kommun ska planera och arbeta för att kollektivtrafiken ska kunna möta befolkningstillväxten, utgöra en större andel av det totala resandet samt göra vardagen enklare för alla resenärer.

År 2008 antog Umeå kommun en vision att växa till 200 000 invånare år 2050. För att detta ska kunna bli verklighet har en översiktsplan arbetats fram som beskriver inom vilka områden satsningar ska ske. Tillväxten föreslås ske i centrala Umeå genom förtätning, i nya områden i Umeås närhet och längs ett antal utpekade tillväxtstråk utanför staden.

Samma år antog Umeå kommun målet att resor som görs med kollektivtrafik, cykel och till fots tillsammans ska utgöra minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2022. Våren 2020 reviderades detta till år 2025. För att uppnå detta måste de hållbara färdssätten prioriteras i samhällsplaneringens tidiga skeden.

Syftet med kollektivtrafikprogrammet är att konkretisera översiktsplanens intentioner gällande kollektivtrafik samt hur denna ska utvecklas för att nå 65 %-målet. Programmet ska visa hur vi kan öka andelen resor som görs med kollektivtrafik samt öka kollektivtrafikens kvalitet.

Programmet har tre insatsområden och flera åtgärder kopplade till dessa:

1. System – Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska tillsammans med gång och cykel vara det självklara valet för inomkommunala persontransporter
2. Kvalitet – Det ska vara snabbt, enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafik i stadstrafikens stomlinjenät och i kommunens tillväxtstråk
3. Tillgänglighet och trygghet – Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper

Åtgärderna spänner från den övergripande samhällsplaneringen, via infrastrukturens utformning till information. Kollektivtrafikprogrammet innehåller även ett antal ställningstaganden gällande stadsutformning i stråk där kollektivtrafik trafikerar. Dessa handlar exempelvis om gatubredd, hållplatsers placering samt prioritering mellan buss och andra transportslag vid stråk där de korsar varandra.

Åtgärderna i linjenätet kommer att genomföras enligt bestämd prioriteringsordning.

Kollektivtrafikprogrammet ska följas upp årligen och uppföljningen redovisas i ett mobilitetsbokslut.

# Begreppsförklaringar

**Allmän kollektivtrafik:** Persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Exempel på trafik som inte är kollektivtrafik är rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt, resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan eller resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten.

**Anropsstyrd trafik:** Kollektivtrafik som måste beställas i förväg.

**BRT:** *Bus Rapid Transit*, ett samlingsnamn för kapacitetsstarka och prioriterade busstrafiklösningar på egen bana med god framkomlighet och regularitet.

**Busstation:** Angörings- och uppställningsutrymme för flera bussar samt tillhörande område för passagerare.

**Bytespunkt/nod:** Knutpunkt med goda förutsättningar för byten mellan samma och olika trafikslag.

**Funktionsnedsättning:** Nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.

**Funktionshinder:** Begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen.

**Hållbara färdväg:** Resor som genomförs till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

**Hållplats:** Angöringsutrymme för buss i linjetrafik med plats för väntande samt av- och påstigande.

**Hållplatsavstånd:** Avstånd mellan hållplatser längs en busslinje. Inte att förväxla med avstånd från bostaden/målpunkt till hållplats.

**Hållplatsläge:** En hållplats består vanligtvis av minst två hållplatslägen, ett i varje riktning.

**Högtrafik:** Mest belastad tid av trafikdygnet, ofta en period på morgonen och en på eftermiddagen.

**Kommunal färdtjänst:** En kompletterande kollektiv trafikform, som efter behovsprövning får användas av personer som på grund av långvarig funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

**Linje:** En definierad sträcka som trafikeras av för allmänheten upplåtna tidtabellsbundna turer.

**Lokallinje:** Linje i Umeå stadstrafik som inte är en stomlinje.

**Påstigande:** Antal resenärer som stiger ombord på en linje, hållplats eller trafikslag under en viss tidsrymd.

**Resecentrum:** Knutpunkt för flera olika trafikslag, vanligtvis tåg och regionbuss.

**Restid:** Den totala tidsåtgången för en resa från startpunkt till målpunkt.

**Restidskvot:** Ett mått på skillnaden i restid mellan ett trafikslag relativt ett annat trafikslag.

**Självfinansieringsgrad:** Hur stor andel av kollektivtrafikens driftskostnader som finansieras av biljettintäkter

**Stadstrafik:** Kollektivtrafik som trafikerar endast i en tätort.

**Stomlinje:** Snabb och kapacitetsstark linje med hög turtäthet. Idag är linje 1, 8 och 9 stomlinjer i Umeå.

**Stomstråk:** Basen i stadstrafiken. Utgör ett grovmaskigt nät som sällan förändras och därför upplevs som extra tydligt och pålitligt. Stomlinjerna trafikerar i stomstråken.

**Tillgängligt utformad:** Produkter, tjänster och miljöer som är utformade så att så många som möjligt kan använda dem. Vid utformning är utgångspunkten att alla människor är olika och har olika förutsättningar.

**Tillväxtstråk:** Stråk utpekade i översiktsplan där befolkningsökning i byar förväntas. Stråken sträcker sig längs med större vägar och sammanstrålar i Umeå tätort. De stråk som pekas ut är: Stråk längs väg 363 från Rödåsel, stråk nedströms älven via E12 från Brännland, stråk västerifrån från Hössjö, stråket från Hörnefors via Norrmjöle och Stöcksjö, stråk från Bullmark via Sävar och Tavleliden, stråk längs väg 364 från Flurkmark, stråk längs älven från Holmsund/Obbola.

**Tur:** En till sträckning och tid bestämd körning på en kollektivtrafiklinje.

**Väderskydd:** Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och nederbörd. Kallas även busskur.



Äldre ledbuss stannar vid busshållplatsen vid stadshuset. Foto: Jojjon Hamrén.

## Inledning

Att åka kollektivt är för många människor en del av det vardagliga livet, för andra något de gör då och då och för vissa är kollektivtrafiken bara något som tillhör stadsrummet. Kollektivtrafiken är viktig för ett fungerande och hållbart växande samhälle.

År 2008 antog Umeå kommun en vision att växa till 200 000 invånare år 2050. För att detta ska kunna bli verklighet har en översiktsplan arbetats fram som beskriver inom vilka områden satsningar ska ske. Tillväxten föreslås ske i centrala Umeå genom förtätning, i nya områden i Umeås närhet och längs ett antal utpekade tillväxtstråk utanför staden. I Översiktsplan Umeå kommun<sup>1</sup> beskrivs behovet av ett paradigmskifte mot ett hållbart transportsystem. Detta genom satsningar på bland annat huvudvägnät för gång- och cykel, stomlinjenät för kollektivtrafik, ringledens färdigställande, parkeringspolitik samt beteendeförändringar.

Samma år antog Umeå kommun ett mål om att resor som görs med kollektivtrafik, cykel och till fots tillsammans ska utgöra minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort 2022. Våren 2020 reviderades detta till år 2025<sup>2</sup>.

1 Umeå kommun, Översiktsplan Umeå kommun 2018

2 Umeå kommuns lokala miljömål 2020



För att detta mål ska uppnås måste kollektivtrafiken i Umeå kommun tillsammans med gång och cykel vara det självklara valet för inomkommunala persontransporter. Det ska vara snabbt, enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafik i stadstrafikens stomstråk och i kommunens tillväxtstråk. Själva resan från hållplats till hållplats, inklusive eventuella byten, är dock bara en liten del av den totala kollektivtrafikresan. Framtidens kollektivtrafikresenärer ska enkelt kunna förflytta sig själva och sitt bagage, utan behov av avancerad planering. Det ska vara lätt att köpa biljett och hitta information om resan och om tillgänglighet på hållplatser och i fordon. Vid trafikstörningar ska resenären känna sig informerad och trygg med vad som händer. Föräldrar ska vara bekväma med att deras skolbarn åker buss utan vuxet sällskap. Det ska vara ett rimligt gångavstånd till hållplatsen både från hemmet och från målpunkten för boende inom tätorten. På vintern behöver anslutningsvägen vara snöröjd och halkbekämpad. För att göra bussresan mer pålitlig krävs en helhetsbild över hela proceduren, hela resan.

Till detta första kollektivtrafikprogram för Umeå kommun har det även tagits fram en nulägesbeskrivning som finns att läsa på [www.umea.se/kollektivtrafik](http://www.umea.se/kollektivtrafik)

## Övergripande mål och syfte

Kommunens mål till år 2025; att andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 % av alla resor för boende inom Umeå tätort, är utgångspunkt för kollektivtrafikprogrammet. För landsbygden finns inget liknande mål då förutsättningarna för kollektivtrafik och kollektivt resande är sämre i dessa områden. Istället finns ett övergripande mål om att möjligheterna till hållbart resande ska öka.

Syftet med kollektivtrafikprogrammet är att konkretisera översiktsplanens intentioner gällande kollektivtrafik samt hur denna ska utvecklas för att nå 65 %-målet.

## Avgränsningar

Detta program behandlar kollektivtrafik inom Umeå kommun som Umeå kommun finansierar, alltså både stadstrafiken som bedrivs under varumärket Ultra samt den kollektivtrafik som trafikerar utanför Umeå tätort. Programmet behandlar även resandet inom Umeå kommun med kollektivtrafik som Region Västerbotten finansierar. Detta kollektivtrafikprogram föreslår inga ändringar inom särskilda transporter, såsom färdtjänst.

## Insatsområden

Utifrån översiktsplanens intentioner gällande kollektivtrafik har tre insatsområden utarbetats:

### 1. System – Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska tillsammans med gång och cykel vara det självklara valet för inomkommunala persontransporter

För att de hållbara färdätten ska upplevas som de självklara valen för invånarnas resor ska de komplettera varandra och ge en större nytta än mindre hållbara färdätt. Det innebär exempelvis att de ska upplevas vara snabba, säkra, pålitliga och trygga alla tider på dygnet. Alla hållbara färdätt är generellt sett lika viktiga att beakta, men det färdätt som ger störst nytta vid en given situation och plats ska prioriteras. Samhällsplanering, drift och underhåll av vår gemensamma stad ska utgå från att de hållbara färdätten är normen för resandet och när ett nytt område byggs ska kollektivtrafiken finnas på plats från start. Allt för att ge den största nyttan till resenären ur ett dörr-till-dörr-perspektiv och för transportsystemet som helhet.

## 2. Kvalitet – Det ska vara snabbt, enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafik i stadstrafikens stomlinjenät och i kommunens tillväxtstråk

I stadstrafikens stomlinjenät och i kommunens tillväxtstråk ska kollektivtrafiken prioriteras för att vara attraktiv och kunna användas av allmänheten till alla vanligt förekommande resor, såsom arbetspendling, varuinköp eller nöjen. I detta kollektivtrafikprogram prioriteras särskilt linje 8.

Utanhör staden optimeras kollektivtrafiken utifrån en grundläggande tillgänglighet till grundskola, gymnasieskola och service, men tillgängliggörs även för resande kopplat till andra behov, till exempel arbetspendling och fritidsresor där så är möjligt.

## 3. Tillgänglighet och trygghet – Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska vara trygg och tillgänglig för alla resenärsgupper

Kollektivtrafiken spelar en betydande roll i transportsystemet då den kan ge en grundläggande mobilitet tillsammans med transport till fots eller cykel. Det är därför prioriterat att information, biljettköp, fordon, hållplatser och anslutningsvägar ska vara trygga och tillgängliga för så många som möjligt som kan och vill åka kollektivt. I första hand prioriteras hållplatser med många resande i Umeå stadstrafik och tillväxtstråken. För de som har svårt att använda kollektivtrafiken på egen hand eller som har behov av särskilda lösningar utöver de standardiserade varianter som finns på marknaden ska det fortfarande vara möjligt att ansöka om färdtjänst.

## Mål

För att uppnå det övergripande målet om 65 % hållbara resor har följande mål tagits fram. 2019 är basår.

1. Antalet påstigande i stadstrafiken ska öka med 18 % till år 2025.
2. Antalet påstigande i kollektivtrafiken i tillväxtstråken ska öka med 12 % till år 2025.
3. Kollektivtrafikens framkomlighet ska förbättras gentemot personbilstrafikens framkomlighet i det kommunala vägnätet.
4. Självfinansieringsgraden för stadstrafiken och för övrig inomkommunal kollektivtrafik ska inte sjunka under 60 % respektive 50 % under programperioden.
5. Busstrafiken i Umeå kommun ska ha Sveriges nöjdaste kunder.
6. Personer med funktionsnedsättning ska vara minst lika nöjda med kollektivtrafiken i Umeå kommun som övriga resenärer.
7. Andelen resenärer som känner sig trygg med informationen hen får i samband med försenade eller inställda turer ska öka med 20 % till år 2025.

## Det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Region Västerbotten är, som kollektivtrafikmyndighet i länet, ansvarig för att leda utvecklingsarbetet av regional kollektivtrafik på väg, järnväg och vatten totalt sett den trafik regionen själv finansierar, kommunernas trafik och kommersiell trafik. De upprättar och fastställer ett trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken och fattar beslut om allmän trafikplikt enligt kollektivtrafikförordningens bestämmelser. Den kollektivtrafik med trafikplikt som har både start- och målpunkt inom Umeå kommun beställer och finansierar Umeå kommun via Region Västerbotten och Länstrafiken. I trafikförsörjningsprogrammet pekas fem mål för kollektivtrafiken i länet ut<sup>3</sup>. Dessa mål stämmer väl med de mål som Umeå kommun fastslår i detta program. Det mål som anger att andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i upphandlad kollektivtrafik ska uppgå till 75 % år 2025, har dock inget motsvarande mål i detta program. Kollektivtrafiken i Umeå kommun uppfyller redan detta mål då nästan 100 % av fordonen drivs av förnybara drivmedel.



Stomlinje 8 på Vasaplan. Foto: Anna Flatholm.

3 Trafikförsörjningsprogrammet finns på [www.regionvasterbotten.se/kollektivtrafik](http://www.regionvasterbotten.se/kollektivtrafik)

# Från översiktsplan till kollektivtrafikprogram – så hänger det ihop

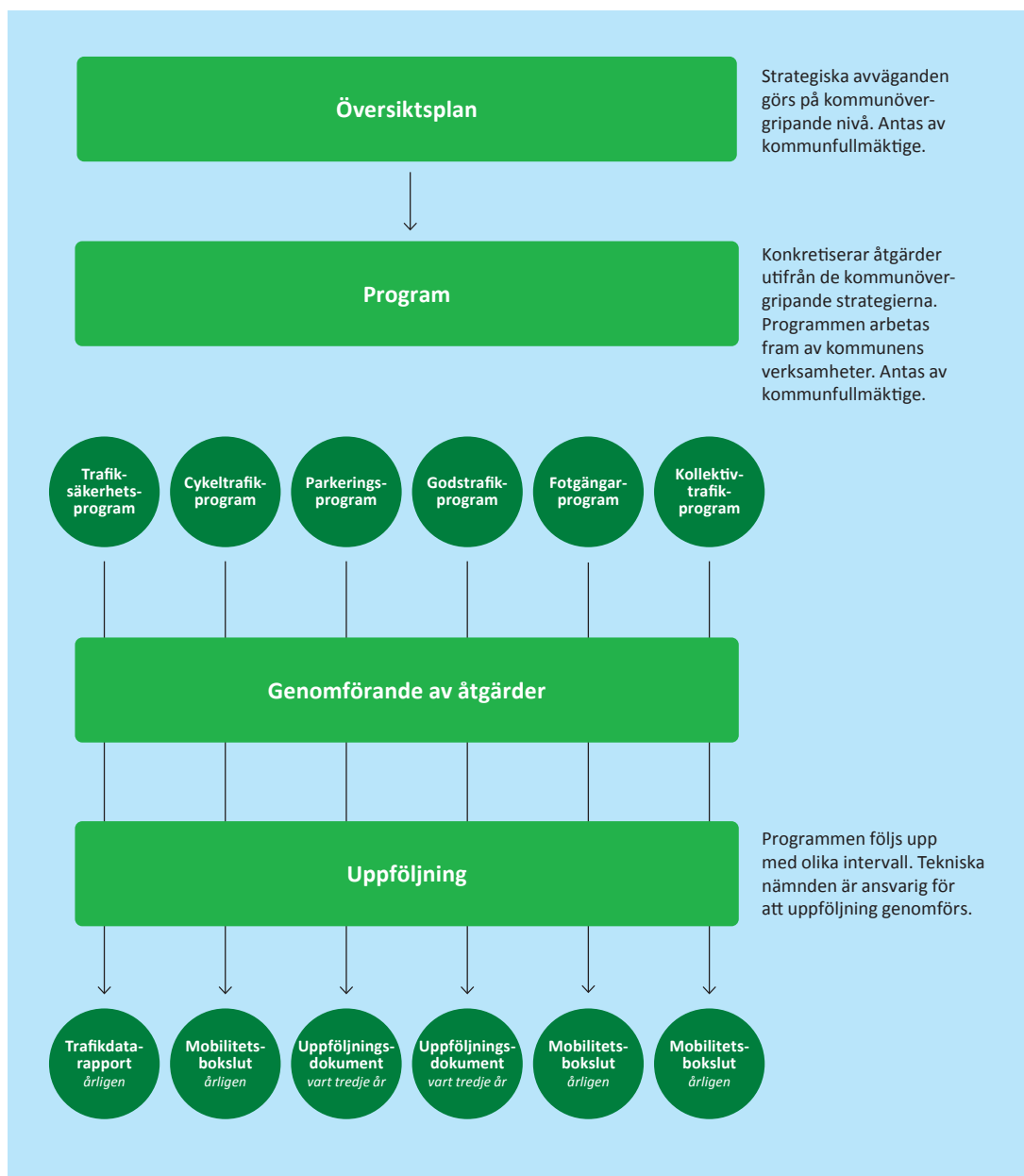
Översiktsplanen beskriver de långsiktiga grunddragen för hur den fysiska miljön i kommunen ska utvecklas och bevaras. Kommunens översiktsplan består av ett stort antal delar, fördjupningar och tematiska tillägg.

Enligt översiktsplanen ska Umeås tätort främst växa inom en femkilometersradie från stadskärnan respektive universitets- och sjukhusområdet. Genom att anlägga nya tätbebyggda kvarter intill äldre kvarter ska Umeå växa samman till ett mer sammanhängande stadslandskap. Ny tät kvartersbebyggelse planeras längs de stråk som gynnar kollektivtrafiken. Stora grupper boende och yrkesverksamma kan då erbjudas hög turtäthet vilket är en förutsättning för att kollektivtrafiken skall passa in i en komplex vardag för medborgarna. En bra och kostnadseffektiv kollektivtrafik förutsätter en tät stad och en stabil struktur som resenären kan lita på. Av samma anledning ska bebyggelse utanför femkilometersradierna koncentreras till kollektivtrafikens stomstråk. Figuren nedan visar de stomstråk som pekas ut i översiktsplanen och som ska ge förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning i ett växande Umeå. År 2020 bor cirka 82 % av Umeås tätortsbefolkning inom 500 meter från hållplatserna inom dessa stråk.



Figur 1. Stomstråken år 2050 beslutade i Umeå kommuns Översiktsplan 2018.

Översiktsplanen innehåller förutom kollektivtrafikstrategin även kommunens trafikstrategi och parkeringsstrategin. Översiktsplanens strategier konkretiseras i ett flertal program varav kollektivtrafikprogrammet är ett av dem. Andra program har också beröringspunkter med kommunens planering för kollektivtrafik. Figuren nedan visar hur översiktsplanens strategier konkretiseras i programmen. Trafikprogrammen samordnas med varandra för att insatserna ska leda till att målen i översiktsplanen uppnås.



Figur 2. Översikt över Umeå kommuns program kopplade till trafik.

## *Riktlinjer direkt kopplade till kollektivtrafik ur Fördjupning för Umeå<sup>4</sup>*

- Kollektivtrafikens stomlinjenät ska utgöra en fast struktur som ger en tydlighet och långsiktighet.
- Bostäder, verksamheter och service ska i första hand lokaliseras inom stomlinjenätets influensområde.
- Stomlinjenätet ska planeras för hög turtäthet och snabba restider.
- Umeå kommuns kollektivtrafikprogram vidareutvecklar översiktsplanens intentioner om en attraktiv kollektivtrafik i Umeå.
- Vasaplan, Umeå Central och Umeå Östra ska fortsatt vara de tre huvudsakliga kollektivtrafiknoderna i Umeå.
- Regionbusstrafiken koncentreras på lång sikt till Umeå Central och Umeå Östra när behov finns. Ett tänkbart alternativ på kortare sikt till överflyttning av regionbussarna är att en anslutande gata till Vasaplan tas i anspråk för nuvarande regionbusstrafik vid Vasaplan. Stadsbuskoppling ska finnas både vid Umeå Central och Umeå Östra för att möjliggöra goda bytespunkter.
- Noderna planeras på ett yteffektivt sätt med resenären i fokus.
- I och invid noderna ska kompletterande verksamheter som skapar mervärden för resenären möjliggöras.
- Goda förbindelser ska finnas mellan de centrala noderna i kollektivtrafiksystemet.
- Hållbara kombinationsresor med tåg ska underlättas genom en bra infrastruktur för fotgängare, cyklister, bussresenärer och t.ex. bilpoolsverksamhet i anslutning till resecentrum.
- Verka för en busstrafik som kompletterar och utvecklar tågtrafiken.
- En god kollektivtrafik ska finnas i utpekade tillväxtstråk.
- De prioriterade körvägarna för regionbussar är nuvarande väg 503 och väg 507 genom Umeå tätort.

Samtliga hållbara transportsätt ska prioriteras och det finns fler riktlinjer i Fördjupning för Umeå som även de påverkar kommunens planering för kollektivtrafik, även om de främst berör de andra hållbara färdätten.

---

4 Umeå kommun. Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Umeå – Umeås framtida tillväxtområde.

## Kort tillbakablick över kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken i Umeå kommun har utvecklats positivt under de senaste åren, fram till Covid-19-pandemin. Ökningen har framför allt skett inom stadstrafiken som drivs under varumärket Ultra. Mellan åren 2015 och 2019 ökade resandet i stadstrafiken med 35 % men resandeökningen påbörjades långt tidigare. Umeå är en av ett fåtal städer i Sverige som fördubblat stadsbussresandet under den senaste tioårsperioden.

### Stadstrafiken i Umeå

**Stomlinjer:** linje 1,8 och 9

**Lokallinjer:** linje 2, 3, 5, 7 samt 72, 73, 75, 76, 78, 80 och 81

Resandet utanför tätorten med den trafik som Umeå kommun beställer och finansierar har ökat något sedan 2015, men ligger fortfarande (år 2019) på ungefär 900 000 påstigande per år. Inomkommunala resor med regiontrafiken (exempelvis buss 15 mot Vännäs eller buss 12 mot Skellefteå) har också ökat något sedan 2015, till drygt 200 000 påstigande, även om det minskat lite sista året. Tågresandet inom kommunen har ökat men är fortfarande relativt lågt, då den enda destinationen utanför Umeå tätort är Hörnefors Resecentrum som har ett begränsat turutbud.

**Tillväxtstråk:** Stråk utpekade i översiktsplanen där befolkningsökning i byar förväntas. Stråken sträcker sig längs med större vägar och sammanstrålar i Umeå tätort. Se även begreppsförklaring.

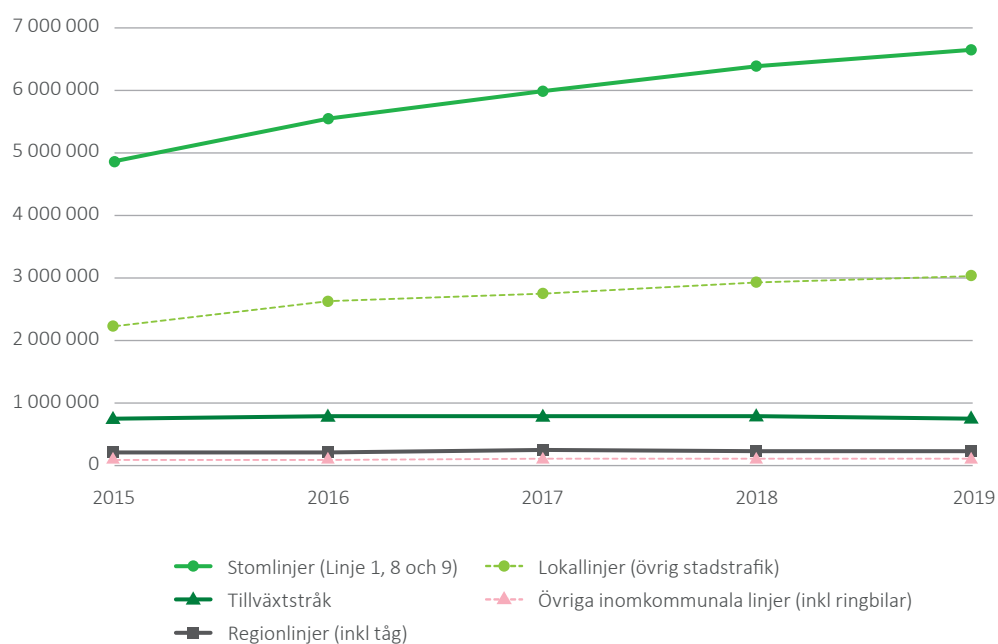
**Ringbilar:** Anropsstyrd trafik som i Umeå kommun bokas senast 60 minuter innan avgång.

**Övriga inomkommunala linjer:** Allmän kollektivtrafik på landsbygd främst anpassad för skolresor.

**Regionlinjer:** Linjer med start- eller målpunkt i annan kommun.



Busshållplats längs väg 363. Foto: Fredrik Larsson



Figur 3. Utveckling av antal påstigande 2015–2019 i stadstrafiken (stomlinjer och lokallinjer), inomkommunal kollektivtrafik (tillväxtstråk, ringbilar och övriga inomkommunala linjer) samt regionlinjer (inklusive tåg).

2019 registrerades 10,6 miljoner påstigande totalt i den inomkommunala trafiken, varav nära 9,7 miljoner resor i stadstrafiken. Marknadsandelen av de motoriserade resorna, det vill säga av resor med kollektivtrafik och personbil har stigit från 19 % år 2014 till 27 % år 2019 enligt Svensk Kollektivtrafiks marknadsundersökning Kollektivtrafikbarometern<sup>5</sup>. Stadstrafiken i Umeå har enligt undersökningen den femte högsta marknadsandelen i Sverige efter SL, Skånetrafiken, Västtrafik och Upplands lokaltrafik.

Tabell 1. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i Umeå tätort.

År	Kollektivtrafikbarometern	RVU Umeå
2014	19 %	9 %
2019	27 %	–

Enligt Umeå kommuns resvaneundersökning som gjordes 2014 var andelen resor med kollektivtrafik endast 9 % av det motoriserade resandet. Nästa resvaneundersökning i Umeå kommun planeras ske år 2022.

Resvaneundersökningen och Kollektivtrafikbarometern genomförs på olika sätt och går inte att direkt jämföra med varandra.

<sup>5</sup> Svensk kollektivtrafik. *Kollektivtrafikbarometern*. 2019





Elbuss vid laddstation. Foto: Fredrik Larsson.

Umeå kommun var tidiga med att testa elbussar i stadstrafik och de har rullat i Umeå sedan 2012. Sedan 2019 trafikeras stomlinjerna 1 och 8 företrädesvis av dessa fordon. Övriga bussar i stadstrafiken och tillväxtstråken samt majoriteten av övriga inomkommunala bussar drivs med HVO (fossilfritt drivmedel).

I samband med arbetet att ta fram detta kollektivtrafikprogram har även en utförlig nulägesbeskrivning gällande kollektivtrafiken och dess förutsättningar tagits fram, den finns tillgänglig på [www.umea.se/kollektivtrafik](http://www.umea.se/kollektivtrafik)



Möjlig utformning av Vännäsvägen med nya stadskvarter på gamla godsbangården enligt illustration från stadsutvecklingsprogrammet.

## Tidigare utredningar gällande kollektivtrafik

Inför ombyggnation av busnavet Vasaplan gjordes ett antal utredningar<sup>6</sup> både gällande Vasaplans funktion och översiktligt gällande stadstrafiken i allmänhet. I samband med dessa gjordes också en nod- och linjenätsutredning<sup>7</sup> och dessa dokument ligger till grund både för den kollektivtrafikstrategidelen som finns i Fördjupning för Umeå<sup>8</sup> och för detta kollektivtrafikprogram.

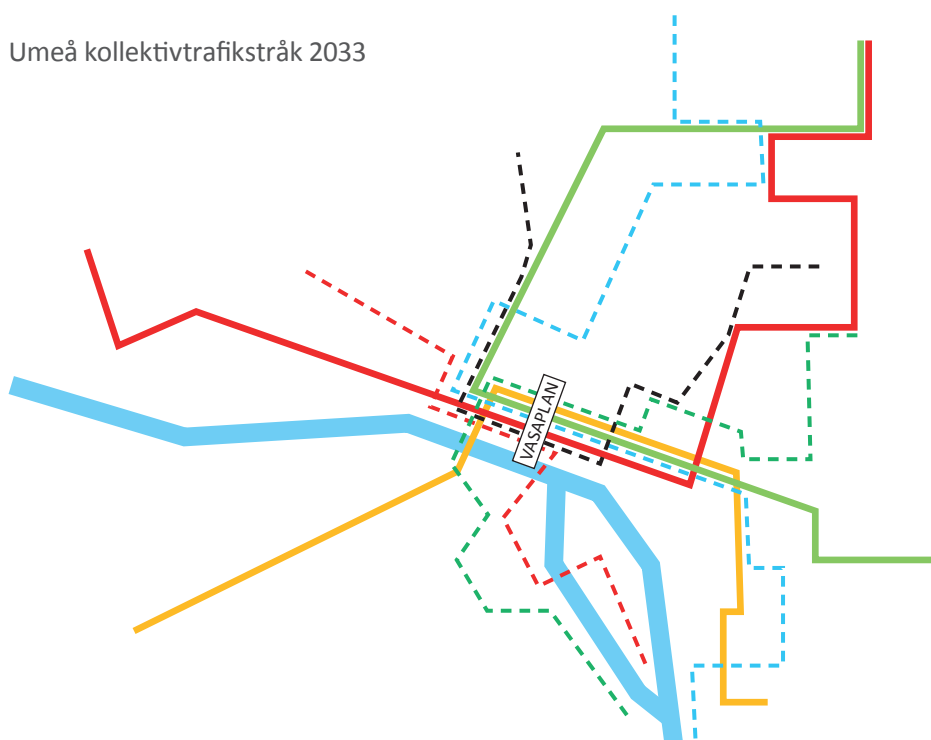
Utredningen gällande Vasaplan utgår från att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska fördubblas från basåret 2008 till år 2020, alltså att andelen resor som görs med buss av personer boende i Umeå ska dubblas i förhållande till biltrafiken. Nod- och linjenätsutredningen utgår från förutsättningarna för kollektivtrafiken i Umeå år 2016 och pekar ut var de prioriterade kollektivtrafikstråken och -noderna bör vara i det framtida Umeå, i första hand är tidsperspektivet 2033, men rapporten gör även utblickar längre än så. I stort föreslår denna utredning att Umeå kommun ska bygga vidare på den stadsbusstruktur som redan finns; Förslaget är få linjer med hög turtäthet i form av tre stomlinjer respektive fyra kompletterande lokallinjer inom stadstrafiken, se bild på nästa sida.

6 Andersson, PG et al. *Nulägesbeskrivning av Vasaplan i Umeå. 2009; Andersson, PG. Vasaplan – förslag till ny utformning av bussterminal. 2014; Djärv, A. och Gibrand, M. Tillgänglighetsanpassning av Vasaplan, 2009.*

7 Dahlén, E. et al. *Umeå nod- och linjenätsutredning. 2016*

8 Umeå kommun. *Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Umeå – Umeås framtida tillväxtområde. 2011*

## Umeå kollektivtrafikstråk 2033



Figur 4. Schematisk skiss över förslag till linjenät år 2033 från Nod- och linjenätsutredningen.

Umeå kommun antog hösten 2018 Stadsutvecklingsprogrammet *Innanför ringleden*<sup>9</sup>. Stadsutvecklingsprogrammet har två huvudmål: bättre luftkvalitet i centrum och bygga mer stad. Programmet är ett mål- och styrdokument för att omvandla de gamla Europavägarna E4 och E12 genom Umeå till stadsgator med kollektivkörfält och samtidigt skapa yta för mer bebyggelse. Umeå kommun kommer att ta över samtliga statliga vägar innanför den nya ringleden när den är klar i sin helhet. Sista etappen beräknas vara tidigast klar hösten 2022. För kollektivtrafiken fastslår programmet huvudnoderna Vasaplan, Umeå C och Umeå Ö och betonar vikten av möjligheten till Park & Ride, det vill säga byten mellan bil och kollektivtrafik.

Under 2018 togs en trafikeringstrategi, *Norrbotniabanans nyttoeffekter*<sup>10</sup>, för sträckan Umeå–Skellefteå fram, med anledning av den kommande Norrbotniabanen. Utredningen visar att majoriteten av pendlingen till och från Umeå i detta stråk främst sker från Sävar och därefter Skellefteå. Denna trafik kommer att flyttas över till tåg och resenärerna kommer att anlända till Umeå C eller Umeå Ö, vilket innebär att dessa stationers roller kommer att stärkas. Dessa noder ska vara väl anknutna till stadstrafiken och övrig busstrafik. Idag är det cirka 500 meter gångväg från Umeå C till Vasaplan och det saknas möjlighet att åka kollektivt mellan dem.

Inför arbetet med detta program har en nulägesbeskrivning tagits fram. I den framgår hur dagens kollektivtrafik inom Umeå kommun är organiserad och bedrivs. Det framgår även hur och vart kommunens invånare reser, beskrivning av fordon och hållplatser, gällande bland annat trafikering, trygghet, säkerhet och tillgänglighet. Nulägesbeskrivningen innehåller identifierade brister gällande kollektivtrafiken i kommunen och en sammanställning av inkomna synpunkter och felanmälningar. Det finns även en del om vad framtidens resenärer efterfrågar, generellt i Sverige och lokalt i Umeå.

9 Umeå kommun. *Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram*. 2018.

10 Ahlmer, A-K et.al. *Norrbotniabanans nyttoeffekter* 2018.

## Framtidens kollektivtrafikresenärer

I avsnittet med rubriken "framtidens resenärer" i nulägesbeskrivningen refereras delar av samhällsbarometern från 2018 och 2019, en enkät där ett tvärsnitt av Sveriges befolkning i åldrarna 18–74 år, bland annat svarat på frågor om vad de önskar av och tror om framtidens transporter. Där framgår det att de tillfrågade anser att kollektivtrafiken bör prioriteras högst av alla trafikslag<sup>11</sup>, att de tror att kollektiva färdmedel kommer att vara vanligare än personbilar innan år 2050 och att självkörande fordon kommer vara en självklar del av trafiken. Även vad som framkommit i djupintervjuer med ett antal Umeåbor om vad de önskar av framtidens mobilitet; bland annat vikten av njutbara, flexibla och bekväma resor. Undersökningen visar att kostnadsbilden är mer komplex än att "bussen är för dyr" eller att parkeringspriset styr bilanvändandet. Snarare är resans totala kostnad det viktiga, där kostnader i tid, bekvämlighet och klimatpåverkan väger tungt. I avsnittet om framtidens mobilitet görs även en genomgång av fyra makrotrender gällande mobilitet som har identifierats; 1) Automatisering, 2) Elektrifiering, 3) Uppkoppling, digitalisering och data, samt 4) Delad mobilitet.



Självkörande buss i Kista, Stockholm. Foto: Nobina

<sup>11</sup> I Umeå kommuns resvanundersökningar 2006 samt 2014 har respondenterna prioriterat gång- och cykeltrafiken högst.



Resenärer stiger på bussen vid hållplats Universitetssjukhuset. Foto: Fredrik Larsson.

## Riktlinjer för stadsutformning i stråk med kollektivtrafik

För att uppnå den förtätning som följer av tillväxtmålet och samtidigt möjliggöra en ökad andel hållbart resande ska kvartersbebyggelse planeras med en hög täthet i anslutning till kollektivtrafikens stomstråk.

För de stomstråk som pekas ut i översiktsplanen bör ambitionsnivån gällande framkomlighet för kollektivtrafiken läggas genomgående högt, för att kollektivtrafiken ska vara förutsägbar och kunna ha taktfasta tidtabeller dygnet runt, året runt. BRT, Bus Rapid Transit, är ett samlingsnamn för kapacitetsstarka och prioriterade busstrafiklösningar, gärna på egen bana med god framkomlighet och regularitet. I Umeå finns idag ingen renodlad BRT-linje och på många platser i staden saknas utrymme för busskörfält och bussgator. Nedanstående punkter är tänkta att kunna vara ett stöd när kommunerna utvecklar stomstråken. Främst för att tydligt prioritera stomlinjerna framför biltrafiken samt ge en tydligare avgränsning mot resterande kollektivtrafikutbud.

Dessa systemegenskaper bör BRT ha i Sverige<sup>12</sup>:

- Lätt att förstå och använda
- Hög synbarhet i stadsmiljön, egen identitet, design och varumärke
- Hållplatser, anslutningsvägar och stadsmiljö med hög kvalitet, samspelt lokalisering
- Hög turtäthet, lång trafikperiod under dygnet
- Ostörd färd mellan hållplatserna, full prioritet i korsningar
- Gena linjesträckningar med mjuk linjeföring, jämn körbana med hög kvalitet

12 X2AB. Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT. 2014

I Umeå kan BRT innebära:

- Sidoförlagda eller mittförlagda kollektivkörfält
- Bussgator
- Signalprioritet
- Rak genomkörning av cirkulationsplatser
- Väjningsplikt för anslutande gator
- Ingen gatumarksparkering/kantstensparkering

## Prioritering mellan buss och övriga transportslag

När det uppstår konflikter mellan trafikslag är de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik prioriterade över bilen. Medan gångtrafik och kollektivtrafik i de flesta fallen är kompletterande och konflikter sällan är problematiska, kan det finnas konflikter mellan kollektivtrafik och cykel där stråk korsar varandra.

En generell planeringsansats kan sammanfattas enligt följande:

- Konflikter buss/buss: Stomlinje före övriga busslinjer
- Konflikter buss/bil: Buss före bil
- Konflikter buss stomlinjer/huvudcykelnät: Särskild utredning behövs
- Konflikter buss stomlinjer/övrigt cykelnät: Buss före cykel
- Konflikter övriga busslinjer/huvudcykelnät: Cykel före buss
- Konflikter övriga busslinjer/övrigt cykelnät: Särskild utredning behövs

## Gatubredder

Busar är vanligen cirka 3,10 meter breda inklusive backspeglar. Det medför att en buss normalt behöver ett körfält som är minst 3,25 meter brett, helst 3,5 meter, för att kunna framföras obehindrat. Vintertid, då flest personer reser med kollektivtrafiken, behövs därutöver även utrymme för snöupplag. Bredden avser raksträcka, vid kurva kan större bredd behövas. I Umeå kommun är rekommendationen vid nybyggnation att körbanebredden på stomlinjenätet bör vara 7,5 meter. Ytterligare utredningar krävs för att ta fram rekommendationer för samtliga busstråk.

## Hållplatser

Det finns ett samband mellan totala reslängden, gång- och cykelavstånd till hållplats och avstånd mellan hållplatser som påverkar den totala restiden och därmed också påverkar kollektivtrafikens attraktionskraft. Ju kortare resa, desto större betydelse har gångavståndet till hållplats. Avståndet mellan busshållplatser påverkar å andra sidan restiden då många stopp längs samma linje gör att bussens medelhastighet blir låg. I Fördjupning för Umeå har Umeå kommun beslutat att avståndet mellan hem och busshållplats längs stomlinjer inte bör vara längre än 500 meter (fågelvägen), detta motsvarar lite drygt fem minuters promenad. 82 % av de boende i Umeå tätort har 500 meter eller mindre till närmaste stomlinjebuss-hållplats. De stadsdelar inom tätorten som har längre avstånd än så är Ön, en del av Tavleliden allra närmast Innertavle samt en del av Backen, sydväst om Umedalen. Dessa består främst av villaområden. 63 % av Umeås tätortsbefolkning har endast 300 meter eller kortare väg till närmaste stombusshållplats och ifall vi räknar hållplatser där minst någon av linjetyperna i stadsbussnätet stannar är det så mycket som 87 % som har maximalt 300 meter respektive 98 % som har maximalt 500 m till närmaste hållplats. Se tabell 2.

Tabell 2. Andel av Umeås tätortsbefolkning som når stadsbusshållplats inom 300 meter respektive 500 meter från bostaden.

Linjetyp	300 m	500 m
Umeå stadstrafik	87 %	98 %
Stomlinje	64 %	82 %
Lokallinje	52 %	66 %
Direktlinje	36 %	51 %
Flygbusslinje	2 %	5 %

På landsbygden kan avståndet från hemmet till busshållplatsen variera beroende på om det gäller en mer tätbefolkad ort eller landsbygd med utspridd bebyggelse. På större orter med fler än 1 000 invånare med en bebyggelse av samlad karaktär bör avståndet till hållplatsen följa tätortens riktlinjer. På orter med stor geografisk spridning eller i glest befolkade områden skall hållplatsens placering bygga på en behovsbedömning som bland annat innefattar de kriterier som finns för skolevers resor samt områdets förutsättningar i övrigt.

Vid placering av hållplatser behöver även hänsyn till risken för buller- och vibrationsstörningar av närboende beaktas. Dessa störningar beror bland annat på turtäthet, typ av fordon och närhet till bostäder. Närboende kan också störas av yttre hållplatsutrop, som är viktiga för personer för personer med synnedsättning. Då tillgänglighet och kort avstånd till hållplatser är avgörande för ett ökat kollektivtrafikresande innebär detta i grunden en målkonflikt.

## Nodernas roll

Noderna ska vara effektiva platser för avstigning, påstigning och byten för alla resenärsgupper. Dessa platser ska vara trevliga att vistas på och främst anpassade för folk i rörelse, men det ska även finnas plats för vila. Noder som endast trafikeras av stadsbussar med hög turtäthet ska vara optimerade för korta väntetider. Om det finns eller planeras för service vid noden måste det även finnas möjlighet till transporter till och från denna (till exempel leveranser och avfallshämtning). För att underlätta byten mellan cykel och buss bör det finnas cykelparkeringar i nära anslutning till hållplatslägena. Vid behov bör även pendlarparkering för bilister finnas<sup>13</sup>.

Umeå kommuns huvudnoder för stadstrafik och Umeåregionens regionbusstrafik, är Vasaplan och Universitetssjukhuset. Det finns även andra hållplatser där många byten sker som bör utformas så att deras funktion som nod stärks.



Buss med destination Vasaplan. Foto: Samuel Gebre.

För den mer långväga regionbusstrafiken och för tågtrafiken är de befintliga noderna Umeå Busstation, Umeå C och Umeå Ö. Inom de närmaste åren planeras ett nytt resecentrum som ska ersätta dagens busstation och Umeå C. För att underlätta kombinerade resor med kollektivtrafik och cykel bör låst cykelgarage finnas i anslutning till resecentrum.

13 För mer information om parkeringar, se Cykeltrafikprogrammet respektive Parkeringsprogrammet.

## Farthinder

Trafikverket har i skriften *Bussar och gupp*<sup>14</sup>, tillsammans med ett antal myndigheter och kollektivtrafikorganisationer, tagit fram en rekommendation för hur farthinder på gator med busslinjetrafik bör hanteras och utformas. Rekommendationen utgår från tre mål:

- Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft ska stärkas
- Bussförarnas hälsa ska inte påverkas negativt

Umeå kommun följer dessa rekommendationer.

Vid placering och utformning av farthinder tas även hänsyn till risken för störning av närboende, exempelvis gällande buller och vibrationer.

---

<sup>14</sup> Trafikverket. *Bussar och gupp – Utgångspunkter, avsikter och fakta*. 2014.





Stomlinjebuss väntar på grönt ljus i korsningen Skolgatan-Västra Esplanaden. Foto: Britta Strömgren.

## Insatsområden

För att fler Umebor ska välja att resa med kollektivtrafik planeras åtgärder på olika nivåer; från den övergripande samhällsplaneringen, via infrastrukturens utformning till information. Detsamma gäller för att öka trafiksäkerheten.

De tre insatsområdena utgör ramen för de planerade åtgärderna. För bästa måluppfyllelse kommer åtgärderna i linjenätet att genomföras linjevis enligt bestämd prioriteringsordning.

Prioriteringsordning

1. Linje 8
2. Linje 1 och 9
3. Linjer i tillväxtstråken
4. Lokallinjer i stadstrafiken
5. Övriga inomkommunala linjer

## System

### *Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska tillsammans med gång och cykel vara det självklara valet för inomkommunala persontransporter*

En anledning till att majoriteten av dagens resor i Umeå görs med bil är att den varit normerande vid byggandet av våra fysiska miljöer de senaste 50 åren. Dessförinnan var bil en ovanlig företeelse i staden. För att kunna nå de miljömål vi antagit om minskad klimatpåverkan prioriterar vi istället de hållbara transportsätten prioriteras. En förutsättning för att de åter ska bli normen för mobilitet i våra samhällen är att det måste vara möjligt att resa sömlöst och flexibelt till, i och mellan olika orter. Då kollektivtrafiken till sin natur är kollektiv och i de flesta fall inte kan lösa hela det individuella transportbehovet från dörr till dörr måste vi bygga ett transportsystem som kopplar samman de hållbara transportsätten och där byten mellan gång, cykel och kollektivtrafik upplevs enkelt.

För arbete med drift och utveckling av kollektivtrafiken i Umeå kommun är följande organisationer ofta inblandade: Regionala kollektivtrafikmyndigheten på Region Västerbotten, Länsstrafiken i Västerbotten, Norrtåg, Trafikverket. De kommunala bolagen Umeå kommunföretag och Infrastruktur i Umeå AB, samt inom Umeå kommuns organisation: Övergripande planering, Detaljplanering, Gator och parker, Mark och exploatering, Miljö och hälsoskydd och Utbildningsförvaltningen. Att vara många olika aktörer ställer höga krav på ett gott samarbete samt att det finns tydliga ansvarsområden och rutiner. Vid exempelvis ett önskemål om förändring av en linje behöver väghållaren vara delaktig i ett tidigt skede så att eventuella investeringsbehov kan lyftas in i investeringsprocessen och förändringar i drift och underhåll kan beaktas.



Den centrala kollektivtrafiknoden Vasaplan. Foto: Malin Grönborg.

En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv är att det finns busshållplatser av hög kvalitet som är funktionella, trygga att vistas vid och tillgängliga för alla, inklusive barn och personer med funktionsnedsättningar. Hållplatsernas funktion ska underlätta för resenärerna att ansluta via gång eller cykel, exempelvis genom en väderskyddad plats att låsa

fast cykeln på och en bänk för vila. Vid hållplatsen ska det vara möjligt att nå relevant och lättillgänglig information om resande med kollektivtrafik i allmänhet samt om vilka turer som är möjliga att resa med från hållplatsen. Även komplicerade noder, t.ex. där många busslinjer angör eller högtrafikerade körbanor behöver korsas, ska vara överblickbara och intuitiva för resenären.

Utanför tätorterna finns hållplatser som används mer eller mindre tillfälligt, exempelvis den period det bor skolelever i närheten. Även dessa behöver vara trafiksäkra och ha en grundläggande standard för att barn och deras föräldrar ska kunna vara trygga med att vänta, stiga på och stiga av där. Länsstrafiken i Västerbotten håller på att ta fram en hållplats-handbok och utifrån dessa bör Umeå kommun ta fram egna riktlinjer både för tätort och landsbygd. Det är viktigt att Umeå kommun deltar aktivt i den regionala nivåns sammanhållna arbete för att utveckla kollektivtrafiksystemet och främja hållbart resande. Den kommande hållplatshandboken är en del i ett större arbete mellan Region Västerbotten, Länsstrafiken och Trafikverket för att förbättra rutiner och processer kring hållplatsbrister och -behov och för att på så sätt förbättra regionens hållplatser. Tydligare arbetsformer skapas för att i samråd med kommunerna prioritera användningen av Nationella planens och Länstransportplanens medel för kollektivtrafikanläggningar, och för att de tillgängliga medlen ska räcka till fler, mer proportionerliga hållplatsåtgärder, även på landsbygden. Vad gäller nationella planen är det Trafikverket som beslutar om användningen men samråd sker med regionen.

## Åtgärder

- Utveckla hållplatser där många resenärer byter buss redan i dag, ex Mariehems C och Fogvägen, så hållplatsen får en tydlig identitet som kollektivtrafiknod.
- Skapa riktlinjer för hållplatser och noder för kommunen baserat på Länsstrafikens hållplatshandbok.
- Utveckla kopplingen mellan Vasaplan och busstationen/Umeå C.
- Komplettera inventering av skick vid busshållplatser utifrån fram- tida hållplatsriktlinjer.
- Inventera anslutningsvägar till busshållplatserna från anslutande gång- och cykelbana med avseende på trafik- säkerhet och vinterväghållning.
- Utreda möjlighet till pendlarparkeringar för bil och cykel.
- Bygga väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser i tillväxtstråkens tätorter där många boende har mer än 300 meter till närmaste hållplats.
- 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.
- Skapa en checklista för kollektivtrafikinfrastruktur i arbetet med detaljplaner och bygglov.
- Förbättra rutiner i samarbete med Länsstrafiken och Norrtåg för att kommunorganisationen ska kunna ta vara på synpunkter.
- Verka för förbättrad information inför och under byten på komplicerade noder.

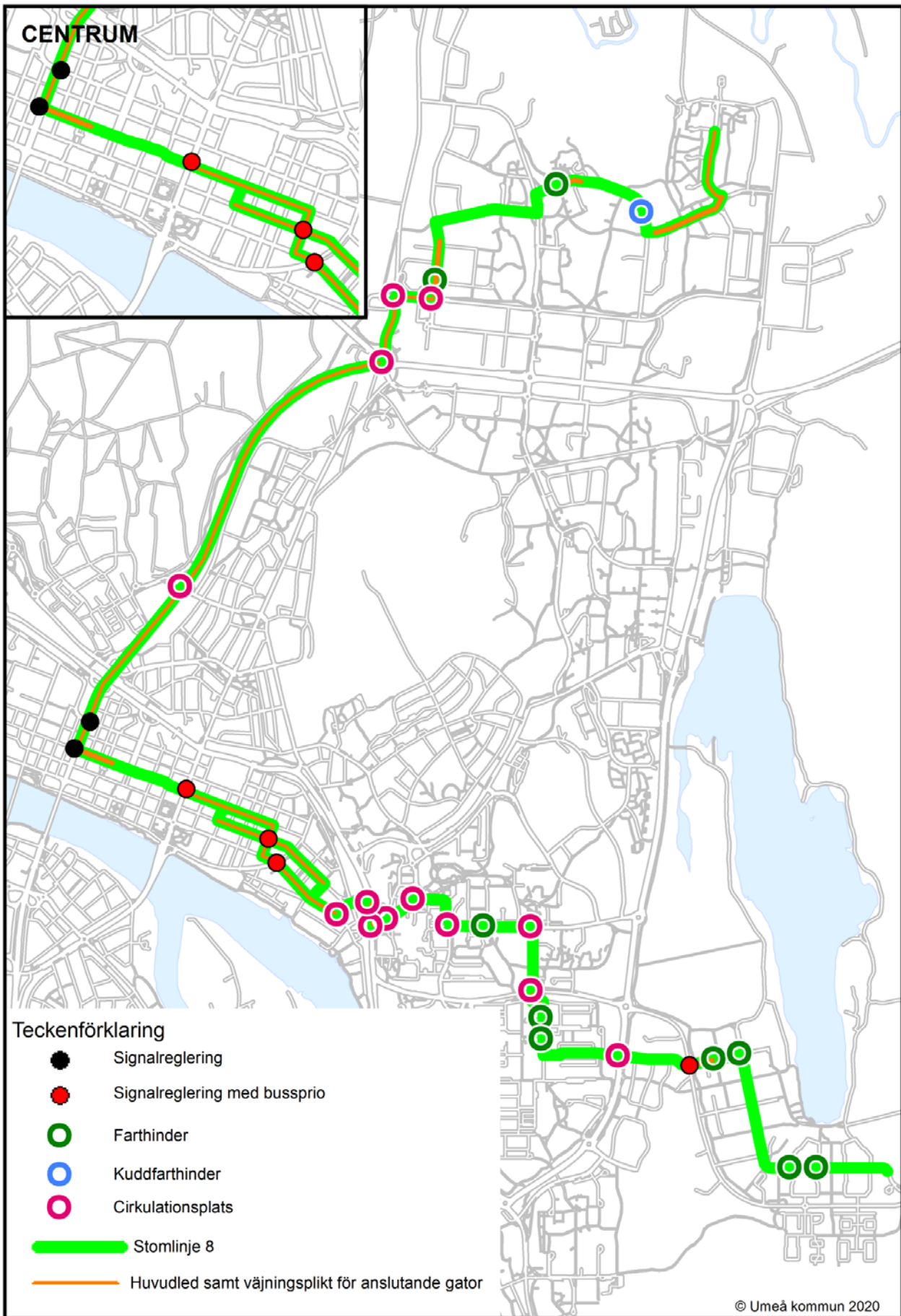
## Kvalitet

*Det ska vara snabbt, enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafik i stadstrafikens stomlinjenät och i kommunens tillväxtstråk.*

Om kollektivtrafik ska uppfattas som ett alternativ till bil för fler behöver restiden med kollektivtrafik mellan betydande målpunkter vara relativt låg. Skillnaden i restid, restidskvoten, bör enligt planeringshandboken TRAST<sup>15</sup> inte överstiga 1,5 för att uppnå en god nivå. Det vill säga, restiden en given sträcka, bör inte ta mer än 1,5 gånger längre tid med kollektivtrafik än med bil. Idag är det främst i stadens centrala delar samt i närheten av hållplatser där inomkommunala linjer stannar i Umeå tätort som restidskvoten underskrider denna nivå, vilket går att se i nulägesbeskrivningen som tagits fram till detta program. Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken leder till mer förutsägbara körtider och därmed högre punktlighet. Genom framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i stadsrummet kan restidskvoten förbättras. Det innebär ofta att kollektivtrafiken behöver prioriteras framför personbilstrafiken, men ibland även framför övriga färdstätt. I detta program har vi valt att prioritera, men dock inte begränsa oss till, framkomlighetsåtgärder längs med linje 8. Detta eftersom flera åtgärder på samma linje ger en tydligare effekt och en stor del av kommunens tillväxt de kommande åren kommer att ske utefter detta stråk. Linje 8 delar också linjesträckning med flera andra linjer i ett flertal kritiska punkter, varför framkomlighetsåtgärder längs med denna linje även kommer andra linjer till del. I figur 5 finns en karta över linjens sträckning.

---

<sup>15</sup> Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting.  
*Trafik för en attraktiv stad Handbok utgåva 3. 2015.*



Figur 5. Karta över linjesträckning för linje 8.

Andra sätt att påverka kollektivtrafikens attraktivitet kan vara val av fordon, hur påstigning sker efter rådande förutsättningar, exempelvis förstärkning av kollektivtrafiken vid större evenemang. Resenärerna ska på ett smidigt sätt hitta den information de behöver för sin resa, var närmaste hållplats finns, hur den är utformad, hur den trafikeras och realtidsinformation om vad som händer vid eventuella förseningar. Ny teknik ger nya möjligheter att nå ut med denna typ av information på ett lättillgängligt sätt.

När det gäller utformning av fordon följer Länstrafiken i Västerbotten "Bus Nordic", en rekommenderad uppsättning funktionskrav för bussar i de nordiska länderna. Detta dokument är ett viktigt verktyg i arbetet med att upphandla en kostnadseffektiv och funktionell kollektivtrafik. Kommunen har alltid möjlighet att ställa krav utöver funktionskraven vid upphandling av kollektivtrafik genom Länstrafiken i Västerbotten. Sådana särkrav medför oftast högre kostnader. Då ingen upphandling av nya fordon kommer att ske under programperioden är fordonsutformning inte någon stor del av detta program.

## Åtgärder

- Utredda möjlighet att trafikera några av stomlinjerna med längre ledbussar för att klara ökade resvolym.
- Utredda påstigning i alla dörrar.
- Se över hastighetssäkringar/farthinder på stomlinjerna i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.
- Genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet från hållplats Universum till och med cirkulation Gösta Skoglunds väg/Tvistevägen.
- Utredda åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Backenvägen/Storgatan.
- Genomföra åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Backenvägen/Tvärvägen (Marklunds kurva).
- Utredda åtgärder för förbättrad framkomlighet vid cirkulationerna Daniel Naezéns väg och Petrus Laestadius väg/ Universitetsvägen.
- Linjevis utredning av stomlinjenätet i syfte att minska restiderna.
- Informera om närmaste busshållplats samt vilken/vilka linje/r som trafikerar den för alla kommunala anläggningar som har vägbeskrivning för bil på kommunens webbsida.
- Uppmana evenemangsarrangörer och andra som hyr kommunala lokaler att informera sin målgrupp om hur de tar sig till platsen på ett hållbart sätt.
- Öka turtätheten i stadstrafiken och den inomkommunala trafiken enligt prioriteringsordningen.
- Utredda möjlighet till ny linjedragning för att knyta samman bytespunkter utan att passera Vasaplan, t.ex. Umedalen–Ersboda, Ersboda–Tomtebo
- Snabba upp köp av biljetter i samband med påstigning
- Genomföra riktade marknadsföringsinsatser vid turutbudsökningar i tillväxtstråken.

## Tillgänglighet och trygghet

### *Kollektivtrafiken i Umeå kommun ska vara trygg och tillgänglig för alla resenärsgupper.*

Uppskattningsvis har en tredjedel<sup>16</sup> av Sveriges befolkning minst en funktionsnedsättning som påverkar deras, och ofta deras anhörigas, vardag. För dessa personer kan kollektivtrafikresandet innebära utmaningar som andra sällan tänker på.

Det behövs ett Hela resan-perspektiv där anslutningsvägen till hållplatsen, själva hållplatsen, fordonet, biljettköp och informationen för att planera resan behöver vara trygg och tillgänglig. Den som ändå har svårt att använda kollektivtrafiken på egen hand ska även fortsättningsvis ha möjlighet att ansöka om färdtjänst, detta kollektivtrafikprogram föreslår inga ändringar inom särskilda transporter, såsom färdtjänst.

Den som utövar kollektivtrafik ska se till att trafiken utformas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättningar. Vidare är det lagstadgat att vid planering och genomförande av kollektivtrafik ska de särskilda behov som personer med funktionsnedsättningar har, beaktas. De färdmedel som används ska så långt som möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättningar. Hindren ska åtgärdas i den takt och omfattning som bedöms vara skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningar hos dem som utövar trafiken.

Boverkets regler för tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar, ALM, innebär att när man anlägger allmänna platser eller områden för andra anläggningar än byggnader ska de göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Busshållplatser är ett exempel på allmänna platser.

Regler för enkelt avhjälpna hinder (HIN 3<sup>17</sup>) innebär att enkelt avhjälpna hinder i publika lokaler och på allmänna platser ska åtgärdas. Hindren ska avhjälpas så snart det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. Samma hinder kan vara enkelt avhjälpna i en situation men inte i en annan. Vem som är ansvarig avgörs av vem som rättsligt råder över hindret och att det åtgärdas.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar är en integrerad del av Umeå kommuns tekniska handbok för att tillgängligheten ska byggas in från början vid nybyggnad och ombyggnad av allmänna platser. Enkelt avhjälpna hinder i anslutning till tätortshållplatserna är avhjälpna sedan länge medan hållplatser som kräver större åtgärder för att bli mer tillgängliga vanligen åtgärdas i samband med större förändringar i gaturummet. Det finns dock utmaningar kvar i tätorterna, men framför allt när det gäller hållplatser i kommunens mindre tätorter och på landsbygd.

Vi vet inte hur Umebor upplever trygghet just till och från busshållplatser men Umeå kommuns undersökning Jämlika liv 20<sup>18</sup> visar att mer än var tredje kvinna eller cirka 40 procent, väljer ibland eller ofta att avstå från att gå ut ensam av rädsla för att bli rånad, överfallen eller på annat sätt ofredad. Cirka 5 procent av männen uppger samma svar. Siffrorna ligger i nivå med riksgenomsnittet.

Förutom människors oro för att bli utsatta för brott och en känsla av otrygghet exempelvis i mörker är trafiksäkerhet något som påverkar resenärens trygghet. I vår kommun är detta en utmaning särskilt på landsbygden där hållplatser ligger längs vägar med höga hastigheter.

16 Trafikanalys, 2019

17 Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2011:13) om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.

18 Umeå kommun; Jämlika liv 20, 2020

Trygghet är något som upplevs olika från individ till individ. En viktig del i arbetet med att förbättra tryggheten är därför att lyssna på resenärerna för att förstå vad problemen består i och var de uppstår, både geografiskt i kommunen och i reskedjan. Se mer om trygghet i nulägesbeskrivningen.

I detta program prioriteras i första hand hållplatser med högst antal resande idag och platser med låg trafiksäkerhet.

## Åtgärder

- Komplettera inventering av tillgänglighet vid busshållplatser utifrån Länstrafikens riktlinjer.
- Inventera anslutningsvägar till och från busshållplatserna från närliggande gång- och cykelbana med avseende på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Framföra önskemål via Länstrafiken i Västerbotten och organisationen Svensk Kollektivtrafik om att det ska finnas en sak- kunnig inom tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning knuten till arbetet med att ta fram kravdokumentet Bus Nordic.
- Inventera och lokalisera otrygga platser kopplade till kollektivtrafik.
- Verka för en utveckling av reseplaneraren med (1) en urvalsfunktion som visar endast resor som uppfyller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, (2) lägga till fler sökbara målpunkter och (3) funktion för att kunna se foto på hållplatserna som visas i reseförslagen.
- Verka för utveckling av hemsida och app för förbättrad digital tillgänglighet (enligt krav på tillgänglighet till offentlig service) och användarvänlighet samt för bättre information vid förseningar och inställda turer.



## Utblick efter år 2025

I detta första kollektivtrafikprogram har fokus framför allt varit på att skapa en gemensam bild av nuläget. Åtgärderna som föreslås innebär trimning av befintligt kollektivtrafiksystem. Detta bäddar för att vi i nästa program ska kunna fokusera mer på utveckling inför ett framtida kollektivtrafikresande.

År 2025 är ringleden runt Umeå färdigställd och Umeå kommun har tagit över de statliga vägar som ligger innanför ringleden. På dessa sträckor finns utrymme att anlägga kollektivtrafikkörfält där så behövs för att säkra bussarnas framkomlighet. Ett kollektivtrafiklinjenät ska vara långsiktigt, men år 2025 är nuvarande linjestruktur 30 år gammal och den nod- och linjenätsutredning som gjordes i anslutning till ombyggnationen av bussnoden Vasaplan är 10 år gammal. Inför nästa kollektivtrafikprogram bör dagens lokallinjenät utredas vidare för att ännu bättre komplettera stomlinjerna. I god tid innan Norrbotniabanans persontågstrafikering startar år 2030 bör även den långsiktiga kapaciteten för de stora noderna Vasaplan, Universitetssjukhuset/Umeå Ö och Umeå C utredas med perspektivet 200 000 invånare år 2050.

Stomlinjestråken är fastslagna i översiktsplan, och i nästa steg bör dessa stråk bli mer BRT-liknande.

Det är inte bara i Umeå tätort som befolkningen väntas öka. Den procentuellt högsta ökningen väntas ske i kommundelshuvudorterna som Sävar, Holmsund, Obbola och Hörnefors samt i byarna i tillväxtstråken vilket ger ett ökat underlag för kollektivtrafikresande. Den sistnämnda orten har redan ett resecentrum och i och med Norrbotniabanan planeras ett resecentrum även i Sävar och därmed möjlighet till tågpendling till och från denna ort. Även Holmsund kan i framtiden vara aktuellt för persontågstrafik och förutsättningar för detta, till exempel läge för resecentrum, bör ha utretts till 2025. Planering inför ett nytt resecentrum i Umeå tätort är påbörjat.

Idag finns ett stort antal ringbilslinjer på landsbygden avsedda för serviceresor. Det är många olika linjer, men få resande. Denna trafik bör utvecklas för att i stället erbjuda en grundläggande mobilitet oavsett boende i landsbygd eller i tätort.

År 2025 har Lund några års erfarenhet av sin nya spårväg på en tungt belastad kollektivtrafiksträcka och det kan vara aktuellt att utreda denna möjlighet mer ingående även här för att öka kapaciteten i Umeås kollektivtrafiksystem.

Nästa resvaneundersökning planeras ske år 2022 vilket innebär att det kommer att finnas ny statistik gällande Umebornas resande som underlag inför kommande kollektivtrafikprogram. År 2025 vet vi hur det gick med miljömålet att resor som görs med kollektivtrafik, cykel och till fots tillsammans ska utgöra minst 65 % i Umeå tätort. Nådde vi kommunens mål?

I skrivande stund råder Coronapandemi och Folkhälsomyndigheten avråder från att åka kollektivt. Det återstår att se hur detta påverkar kollektivtrafikresandet på kort och lång sikt. Det kan också komma att påverka utformningen av kollektivtrafikens fordon och anläggningar i syfte att förhindra smittspridning.

I avsnittet om Framtidens resenäer framgår att resans totala kostnad i tid, bekvämlighet och klimatpåverkan är viktig för val av transportslag. År 2025 har det nationella biljettsystemet införts som gör det enklare att beställa och betala resan. Ny teknik utgör grunden för mer användarvänliga betal- och informationssystem som gör det mer attraktivt att välja kollektivtrafik. Teknikutvecklingen inom transportområdet öppnar också upp för nya möjligheter att resa kollektivt, inte minst på landsbygden. Kommunens roll är att tillsammans med övriga aktörer stödja denna utveckling och därigenom möjliggöra ett hållbart resande.



Busshållplats med träkur i Långviksvallen. Foto: Fredrik Larsson.

## Uppföljning

I detta kollektivtrafikprogram finns ett antal åtgärder som Umeå kommun ska genomföra för att bidra till 65 %-målet. För att kunna följa hur arbetet går och hur det kopplar till programmets mål har följande indikatorer identifierats:

**Antalet påstigande i stadstrafiken ska öka med 18 % till år 2025.**

Indikator: Antal påstigande

**Antalet påstigande i kollektivtrafiken i tillväxtstråken ska öka med 12 % till år 2025.**

Indikator: Antal påstigande

**Kollektivtrafikens framkomlighet ska förbättras gentemot personbilstrafikens framkomlighet i det kommunala vägnätet.**

Indikator: Restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik ska vara lägre år 2025 jämfört med 2019.

**Självfansieringsgraden för stadstrafiken och för övrig inomkommunal kollektivtrafik ska inte sjunka under 60 % respektive 50 % under programperioden.**

Indikator: Årlig uppföljning av hur stor del av kollektivtrafikens driftskostnader som finansieras av biljettintäkter.

**Busstrafiken i Umeå kommun ska ha Sveriges nöjdaste kunder.**

Indikator: Årlig uppföljning med Kollektivtrafikbarometern.

**Personer med funktionsnedsättning ska vara minst lika nöjda med kollektivtrafiken i Umeå kommun som övriga resenärer.**

Indikator: Årlig uppföljning med Kollektivtrafikbarometern.

**Andelen resenärer som känner sig trygga med informationen hen får i samband med försenade eller inställda turer ska öka med 20 % till år 2025.**

Indikator: Årlig uppföljning med Kollektivtrafikbarometern.

Där det är möjligt ska statistiken delas upp på kvinnor respektive män.

Tekniska nämnden följer även upp andel av Umeås tätortsbefolkning som bor inom 500 m från en hållplats i stomlinjenätet. Detta sker årligen.

## Källor

Ahlmer, A-K. et al. 2018. *Norrbotniabanans nyttoeffekter*. Trivector rapport 2018:9, version 1.0. Lund

Andersson, PG. et al. 2014. *Vasaplan – förslag till ny utformning av bussterminal*. Trivector rapport 2014:39, version 1.0: Lund

Andersson, PG. et al. 2009. *Nulägesbeskrivning av Vasaplan i Umeå*. Trivector rapport 2009:13, version 1.2: Lund

Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting. 2015. *Trafik för en attraktiv stad-Handbok utgåva 3*. LTAB. ISBN: 978-91-7585-274-4.

Dahlén, E. et al. 2016. *Umeå nod- och linjenätsutredning, marknadsanalys och förslag till framtida kollektivtrafiknoder och -stråk*. Trivector rapport 2016:37, version 1.0: Lund

Djärv, A. och Gibrand, M. 2009. *Tillgänglighetsanpassning av Vasaplan*. Trivector rapport 2009:65, version 1.0: Lund

Liss, V. 2016. *Funktionsnedsatta och kollektivtrafik – hur fungerar lagen?* Transportstyrelsen, väg- och järnväg. TSG 2015-267

Svensk kollektivtrafik – *Kollektivtrafikbarometern*, årsrapport 2019

Trafikanalys. 2019. *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Rapport 2019:3

Trafikverket. 2014. *Bussar och gupp – Utgångspunkter, avsikter och fakta*. ISBN: 978-91-7467-652-5

X2AB. 2014. *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT*.

## Material utgivet av Umeå kommun

Cykeltrafikprogram för Umeå 2018

Parkeringsprogram för Umeå 2013

Innanför ringleden – Stadsutvecklingsprogram 2018

Jämlika liv 20 2020

Program för tillgänglighet i Umeå kommun 2018–2030

Umeås lokala miljömål 2020

Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet 2018

Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Umeå – Umeås framtida tillväxtområde 2011

## Lagar, förordningar och allmänna råd

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2011:13) om avhjälpan av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser

Infrastrukturdepartementet RST TM. SFS 1979:558. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik.

Infrastrukturdepartementet RST TM. SFS 1994:1253. Om ändring i lagen 1979:558 om handikappanpassad kollektivtrafik.

Infrastrukturdepartementet RST TM. SFS 1980:398. Förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik.

# Bilaga Åtgärdstabell

Åtgärd	Ansvarig/-a	Kostnadsuppskattning
<b>System</b>		
Utveckla hållplatser där många resenärer byter buss redan i dag, ex Mariehems C och Fogvägen, så hållplatsen får en tydlig identitet som kollektivtrafiknod.	TN, UKF kollektivtrafik	Medel
Skapa riktlinjer för hållplatser och noder för kommunen baserat på Länstrafikens hållplatshandbok.	TN	Arbetstid
Utveckla kopplingen mellan Vasaplan och busstationen/Umeå C.	TN, KS, UKF kollektivtrafik	Arbetstid
Komplettera inventering av skick vid busshållplatser utifrån framtida hållplatsriktlinjer.	TN	Arbetstid
Inventera anslutningsvägar till busshållplatserna från anslutande gång- och cykelbana med avseende på trafiksäkerhet och vinterväghållning.	TN	Arbetstid
Utreda möjlighet till pendlarparkeringar för bil och cykel.	TN, KS, BN	Låg
Bygga väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatser i tillväxtstråkens tätorter där många boende har mer än 300 meter till närmaste hållplats.	TN	Medel
Inventera platser där såväl huvudnät för gång- och cykel respektive kollektivtrafikens stomlinjer har anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet.	TN	Arbetstid
Skapa en samverkansgrupp mellan verksamheter och bolag inom kommunen med fokus på de hållbara transportslagen.	TN, BN, KS, MHN, Upab, UKF kollektivtrafik	Arbetstid
Skapa en checklista för kollektivtrafikinfrastruktur i arbetet med detaljplaner och bygglov.	TN, BN	Arbetstid
Förbättra rutiner i samarbete med Länstrafiken och Norrtåg för att kommunorganisationen ska kunna ta vara på synpunkter.	TN, UKF kollektivtrafik	Arbetstid
Verka för förbättrad information inför och under byten på komplicerade noder.	UKF kollektivtrafik, TN (Länstrafiken)	Låg
<b>Åtgärd</b>		
<b>Kvalitet</b>		
Utreda möjlighet att trafikera några av stomlinjerna med längre ledbussar för att klara ökade resvolymmer.	UKF kollektivtrafik, TN	Arbetstid
Utreda påstigning i alla dörrar.	UKF kollektivtrafik	Arbetstid
Se över hastighetssäkringar/farthinder på stomlinjerna i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.	TN	Medel
Genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet från hållplats Universum till och med cirkulation Gösta Skoglunds väg/Tvistevägen.	TN, KS	Hög
Utreda åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Backenvägen/Storgatan.	TN	Låg
Genomföra åtgärd för förbättrad framkomlighet i korsningen Backenvägen/Tvärvägen (Marklunds kurva).	TN	Medel
Utreda åtgärder för förbättrad framkomlighet vid cirkulationerna Daniel Naezéns väg och Petrus Laestadius väg/ Universitetsvägen.	TN	Arbetstid
Linjevis utredning av stomlinjenätet i syfte att minska restiderna.	TN, UKF kollektivtrafik	Låg

Åtgärd	Ansvarig/-a	Kostnadsuppskattning
<b>Kvalitet</b>		
Informera om närmaste busshållplats samt vilken/vilka linje/r som trafikerar den för alla kommunala anläggningar som har vägbeskrivning för bil på kommunens webbsida.	FN, KN	Arbetstid
Uppmana evenemangsarrangörer och andra som hyr kommunala lokaler att informera sin målgrupp om hur de tar sig till platsen på ett hållbart sätt.	FN, KN	Arbetstid
Öka turtätheten i stadstrafiken och den inomkommunala trafiken enligt prioriteringsordningen.	UKF kollektivtrafik	Hög
Utreda möjlighet till ny linjedragning för att knyta samman bytespunkter utan att passera Vasaplan, t.ex. Umedalen–Ersboda, Ersboda–Tomtebo.	UKF Kollektivtrafik, TN, KS,	Låg
Snabba upp köp av biljetter i samband med påstigning.	UKF kollektivtrafik, Länstrafiken	Låg
Genomföra riktade marknadsföringsinsatser vid turutbudsökningar i tillväxtstråken.	UKF kollektivtrafik (Länstrafiken)	Låg

Åtgärd	Ansvarig/-a	Kostnadsuppskattning
<b>Tillgänglighet och trygghet</b>		
Komplettera inventering av tillgänglighet vid busshållplatser utifrån Länstrafikens hållplatsriktlinjer.	TN (Länstrafiken)	Arbetstid
Inventera anslutningsvägar till och från busshållplatserna från närliggande gång- och cykelbana med avseende på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.	TN	Arbetstid
Framföra önskemål via Länstrafiken i Västerbotten och organisationen Svensk Kollektivtrafik om att det ska finnas en sak-kunnig inom tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning knuten till arbetet med att ta fram kravdokumentet Bus Nordic.	KS, UKF kollektivtrafik, RKM	Arbetstid
Inventera och lokalisera otrygga platser kopplade till kollektivtrafik.	KS, GoP	Arbetstid
Verka för en utveckling av reseplaneraren med (1) en urvalsfunktion som visar endast resor som uppfyller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, (2) lägga till fler sökbara målpunkter och (3) funktion för att kunna se foto på hållplatserna som visas i reseförslagen.	UKF kollektivtrafik (Länstrafiken)	Låg
Verka för utveckling av hemsida och app för förbättrad digital tillgänglighet (enligt krav på tillgänglighet till offentlig service) och användarvänlighet samt för bättre information vid förseningar och inställda turer.	UKF kollektivtrafik (Länstrafiken)	Låg

BN: Byggnadsnämnden (Bygglov, Detaljplan)

FN: Fritidsnämnden (Fritid)

KN: Kulturnämnden

TN: Tekniska nämnden (Gator och parker)

KS: Kommunstyrelsen (Övergripande planering)

UKF Kollektivtrafik: (Umeå kommunföretag)

**Gator och parker**

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

[umea.kommun@umea.se](mailto:umea.kommun@umea.se)

[www.umea.se](http://www.umea.se)