

# Hur långt har Umeåborna till jobbet?



Utredningar och  
rapporter från  
Övergripande planering  
nr 11 2015

# Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	3
Syfte	3
Metod	4
Val av färdmedel	4
Arbetsresor i RVU 2014	6
Hur många är det som har under 5 kilometer till arbetet?	6
Kvinnor och mäns arbetspendling	8

Besök vår hemsida: [www.umea.se/statistik](http://www.umea.se/statistik)

**Kontaktpersoner:**

Peter Thuresson, Övergripande planering,  
tel. 090-16 23 70, [peter.thuresson@umea.se](mailto:peter.thuresson@umea.se)  
Olov Häggström, kommunledningsstaben,  
tel. 090-16 12 40, [olov.haggstrom@umea.se](mailto:olov.haggstrom@umea.se)

# Sammanfattning

Den förvärvsarbetande befolkningen i Umeå kommun har 7,5 km till sitt arbete i genomsnitt. Bor man utanför tätorten är avståndet cirka 19 km och inom tätorten är avståndet 7 km.

Cirka 28 000 personer har under 5 km till arbetsplatsen vilket motsvarar 54 procent<sup>1</sup> av den förvärvsarbetande befolkningen. Av arbetsresor som är kortare än 5 km sker 37 procent med bil. Det innebär att det finns uppskattningsvis 10 000 personer som har möjlighet att resa mer hållbart men som idag inte gör det.

Bil används mer av män än kvinnor. Andelen bilresor är 15 procentenheter större för männen. Den genomsnittliga arbetsresan är 7,2 km för kvinnor och 7,8 km för män.

## Inledning

I Resvaneundersökningen för Umeå kommun 2014 (RVU) framkom att Umeå inte förmår nå målet om ett hållbart resande. Knappt 50 procent av de som bor i Umeå tätort reser på ett hållbart sätt, det vill säga reser genom cykel, buss eller till fots. Umeås ambition är att 55 procent av de som bor inom tätorten ska resa hållbart<sup>2</sup>. Trots en positiv utveckling av antalet hållbara resor går det alltför sakta framåt. Nästa etappmål på 65 procent ska uppnås till 2022. För att klara det måste förändringar ske i en snabbare takt.

En av de strategier som kommunen har utvecklat för att nå målet är 5 kilometersstaden. Det innebär att 75 procent av den framtida bostadsbebyggelsen ska lokaliseras inom tätorten. Det betyder att staden får en tätare bebyggelse. Strategierna syftar till att det ska vara nära mellan bostad, arbete, service, handel och fritid m.m. Ett minskat avstånd mellan bostad och arbete m.m. leder till ett minskat transportbehov.

Genom att utveckla kommunen på ett sådant sätt blir det nära för medborgarna till olika aktiviteter och därmed också i högre omfattning möjligt att resa hållbart.

## Syfte

Syftet med rapporten är att beskriva hur långt umeborna har till sitt arbete och hur stor andel av dem som har under 5 km till sin arbetsplats. Detta resultat jämförs sedan med hur stor andel av arbetsresorna under 5 km som sker med bil enligt det resultat som framkom i RVU 2014. De som bor i Umeå kommun men arbetar i en annan kommun innefattas inte av analysen.

Jämförelsen görs för att få en uppfattning om den potential för hållbara arbetsresor som finns i kommunen. Genom att få ett begrepp om detta får man bättre förståelse för vilket utrymme det finns att jobba vidare med mobility management-frågor och samhällsplanering. Mobility management innebär olika typer av beteendepåverkande åtgärder för att främja användandet av hållbara färdmedel. Viktigt att komma ihåg är dock att arbetsresorna inte utgör alla resor utan svarar för en tredjedel.

Analysen genomförs också för att man ska kunna följa om utvecklingen går i fortsatt önskad riktning. Uppföljningar av resultaten kan göras kontinuerligt.

---

<sup>1</sup> Exklusive restförda, personer med växlande arbetsplats, ospecificerad arbetsplats

<sup>2</sup> Åalborgåtagandena

## Metod

Metoden för arbetsresor baseras på registerbaserad arbetsmarknadsstatistik och har hämtats ur SCB:s databas. I statistiken finns information om i vilka områden den förvärvsarbetande nattbefolkningen bor samt i vilket område de arbetar.

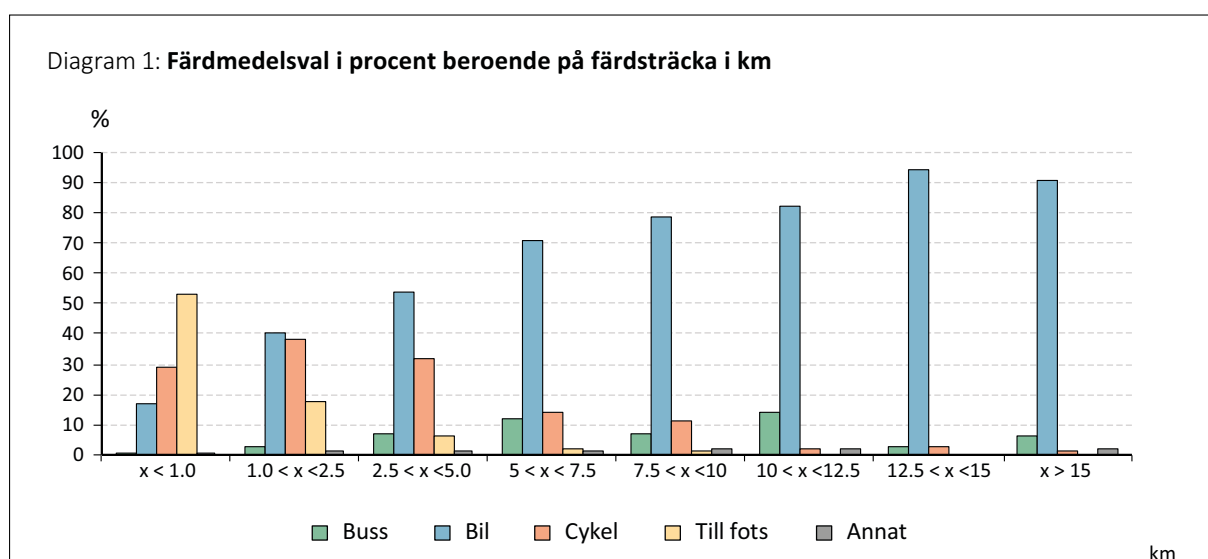
Dessa områden utgörs av små geografiska enheter och uppgår sammanlagt till över 200 stycken. Avståndet mellan varje delområdes centroider har beräknats vilket resulterat i sammanlagt drygt 40 000 beräkningar. Dessa centroidavstånd har sedan kopplats ihop med antalet förvärvsarbetande i varje geografisk enhet samt med bostadsstället så att den totala sträckan mellan bostad och arbete i antal kilometer har kunnat beräknas. De geografiska enheterna är relativt små och trots att avstånd mellan arbete och bostad inte kan uträknas exakt ges en approximation av avståndet som är pålitlig. En multiplikationsfaktor på 1,2 har sedan använts för att kompensera för den kortare vägsträcka som "fågelvägen" ger upphov till. Det har skett i enlighet med Trafikanalys metoder.

Metoden för avståndet till målpunkter och val av färdmedel bygger på uppskattningar som medborgarna själva har redogjort för i resvaneundersökningen (RVU14). På grund av att alla inte uppger färdsträcka uppstår ett visst internt bortfall och smärre avvikelser kan finnas mot de resultat som utläses i RVU:n.

Med resa menas alla förflyttningar som görs för att uträtta ett ärende. Även sådant som normalt inte kallas för resor, som t ex en promenad till en lunchrestaurang eller en cykeltur till kiosken för att köpa en tidning, räknas här som resor. Resor kortare än 200 meter ingår dock inte.

## Val av färdmedel

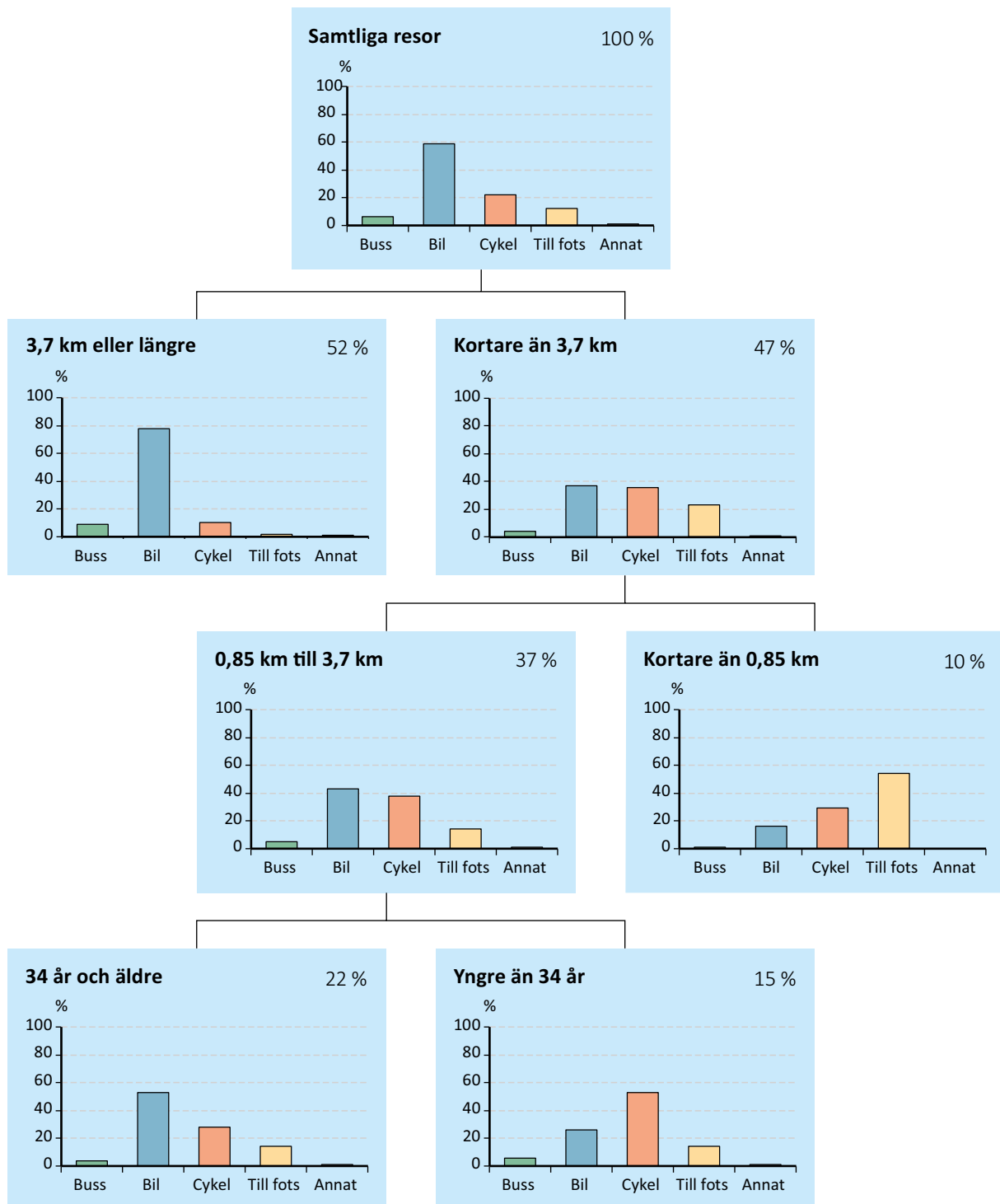
Valet av färdmedel för resor inom kommunen varierar mycket beroende på resans längd och andra faktorer. I diagram 1 visas hur olika färdmedel får olika genomslag beroende på resans längd för alla typer av resor. Även resenärens ålder och kön påverkar valet av färdmedel, vilket visas i diagram 2. För resor som är 3,7 km eller längre används bil i 80 procent av fallen. För resor som är kortare än 3,7 km används istället hållbara färdmedel vid 63 procent av resorna. Vid resor kortare än 0,85 km används bil i 15 procent av fallen. Det är viktigt att ha i åtanke att varje resa potentiellt är en del av en längre resa. Till exempel en deletapp från hemmet, till förskolan och vidare till arbetsplatsen samt i andra riktningen från arbetet till förskolan vidare till livsmedelsbutiken och slutligen till hemmet. De flesta genomför dock två resor per dag.



x=färdsträckans längd

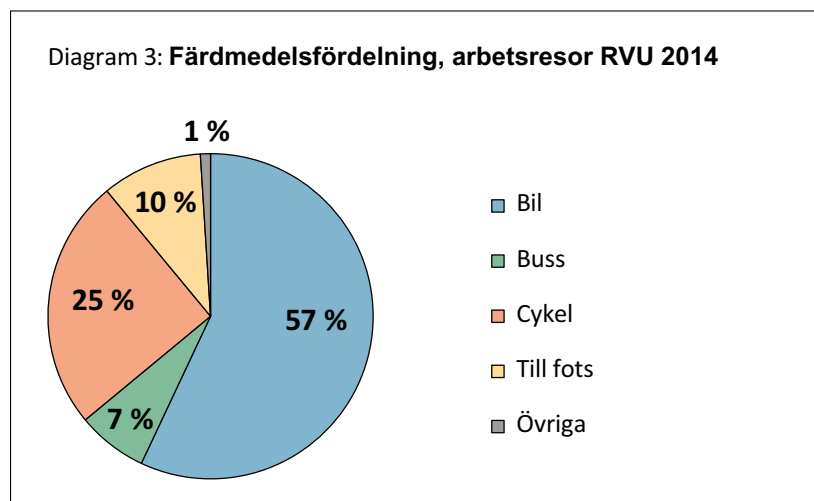
Förutom resans längd och personens ålder påverkar även kön val av färdmedel. När det gäller resor som är mellan 0,85 km och 3,7 km och då resenären är över 34 år skiljer sig fördelningen av färdmedel mycket mellan könen. 62 procent av männen reser med bil medan motsvarande siffra för kvinnor är 44 procent. Även benägenhet att välja cykel skiljer sig åt gällande samma reslängd och åldersgrupp. Ungefär 36 procent av kvinnorna cyklar medan andel av männen är 19 procent. Däremot är benägenheten att cykla bland personer som är yngre än 34 år för resor som är mellan 0,85 km och 3,7 km lika stor för båda könen, cirka 50 procent. I diagram 2 visas färdmedelsval beroende på färdsträcka för samtliga resor.

Diagram 2: **Klassifikationsträd**



## Arbetsresor i RVU 2014

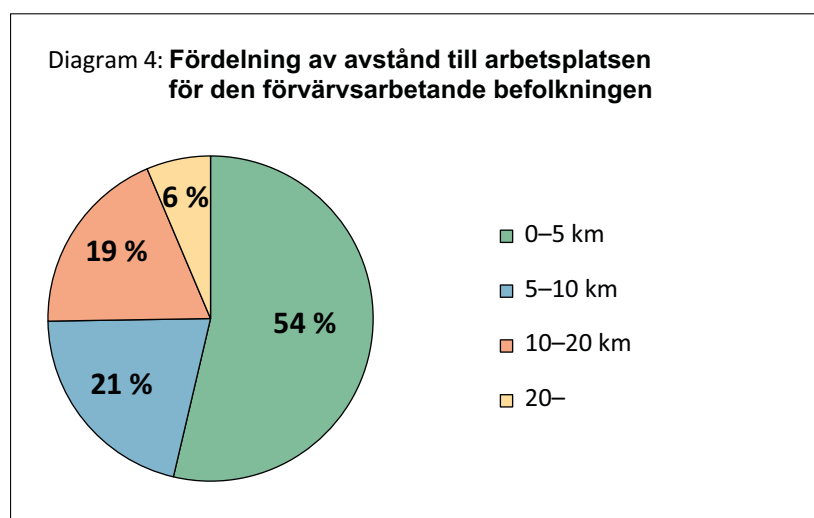
Arbetsresorna utgör 31 procent av samtliga vardagsresor som sker inom kommunen. Arbetsresorna är därför en väsentlig del av det totala antalet resor. I RVU 2014 framkom att 35 procent av alla resor till arbetet i hela kommunen sker antingen med cykel eller till fots. Omkring 57 procent åker bil till arbetet och 7 procent tar bussen. Den återstående procenten färdas med något annat färdmedel, till exempel moped eller motorcykel.



## Hur många är det som har under 5 kilometer till arbetet?

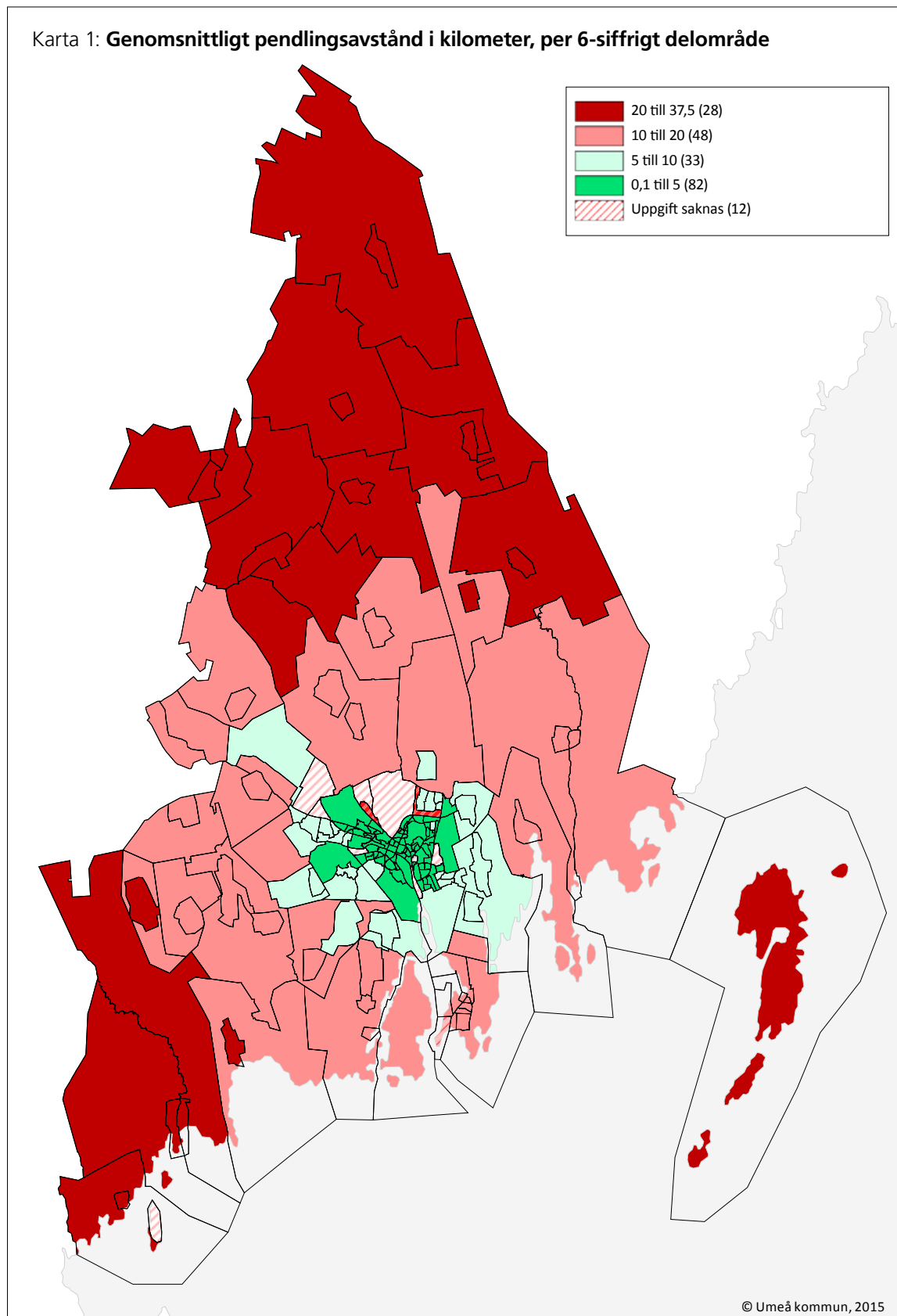
Den förvärvsarbetande befolkningen i Umeå kommun har 7,5 km till sitt arbete i genomsnitt. Bor man utanför tätorten är avståndet cirka 19 km och inom tätorten är avståndet 7 km.

Cirka 54 procent har under 5 km till sitt arbete vilket illustreras i diagrammet nedan. Det motsvarar närmare 28 000 personer. Arbetsresor som är under 5 km och som sker med bil utgör 37 procent. Det innebär att över 10 000 personer har under 5 km till arbetet och kör bil.



Diagrammet visar hur långt personer har till sitt arbete. Personer med okänd arbetsplats, växlande arbetsplats, restfödda har exkluderats från sammanställningen.

Av karta 1 framgår vidare det välkända mönstret att de som bor på landsbygden och i kommundelarna har längst till sin arbetsplats. Närheten till arbetet är större ju närmare centrum man bor.



## Kvinnor och mäns arbetspendling

I RVU 2014 redovisas en skillnad i färdmedel för vardagsresor mellan män och kvinnor. Män använder bil i högre grad än kvinnor medan kvinnor cyklar och går väsentligt mer än vad män gör. Andelen bilresor är 15 procentenheter större bland män än bland kvinnor. Bussresandet är lika vanligt för båda könen. Eftersom arbetsresor utgör en tredjedel av vardagsresorna är avståndet till mäns och kvinnors arbeten av intresse för att förklara skillnaden i färdmedel mellan könen. Genomsnittet för arbetsresor inom kommunen är 7,2 km för kvinnor och 7,8 km för män vilket tyder på att skillnaderna i färdmedel inte främst beror på avståndet till arbetet.



**Övergripande planering**

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

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

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