



Resvanor Umeå tätort 2025

Dokumentinformation

Titel: **Resvanor Umeå tätort 2025**

Projektnummer: **26120**

Rapportnummer: **2026:56**

Författare: **Lovisa Indebetou**

Kvalitetsgranskning: **Emeli Adell**

Beställare: **Umeå kommun**

Kontaktpersoner: **Josefina Marklin, josefina.marklin@umea.se, 090-16 12 42**

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2026-06-29	Preliminär version	Beställare
1.0	2026-07-01	Mindre justeringar	Beställare

Förord

Umeå kommun önskade hösten 2025 följa upp hur resmönster i Umeå tätort utvecklats sedan den förra kommunala resvaneundersökningen genomfördes under 2022. Denna gång stod kommunen själv för värvningen av deltagare och 10 000 slumpvis utvalda personer i åldern 16-84 år i Umeå tätort en inbjudan via post om att delta i undersökningen som pågick den 23 september till 19 oktober 2025. Ingen påminnelse skickades ut.

Trivectors del i uppdraget bestod i att lägga upp undersökningen i mobilappen TravelVu och ge deltagarna tillgång till undersökningen och ge support till dem. Vidare tillhandahöll Trivector det webb-baserade analysverktyget TravelViewer och levererade datafiler till kommunen för egna analyser.

Under våren 2026 fick Trivector som ett tillägg i uppdrag att genomföra analyser av den resvanedata som samlats in och resultaten presenteras i denna rapport.

Från Trivectors sida har Lovisa Indebetou varit projektledare och Emeli Adell kvalitetsansvarig. Från kommunens sida har Josefina Marklin varit kontaktperson och ansvarat för insamlingen av resvanedata.

Lund juli 2026

Lovisa Indebetou
Trivector Traffic AB



Innehåll

1. Sammanfattning	6
2. Bakgrund och syfte med studien	9
3. Metod	10
3.1. Urval och värvning av deltagare.....	10
3.2. Utskick och mätvecka.....	10
3.3. Bakgrundsfrågor och upplägg.....	11
3.4. Svarsfrekvens och insamlad mängd data.....	11
3.5. TravelVu – metod och att använda resdata.....	13
3.6. Bortfallsanalys	15
3.8. Övriga bakgrundsuppgifter om deltagarna i undersökningen (oviktat).....	16
3.9. Viktning.....	19
3.10. Avgränsning och inverkan av väder	19
4. Förklaringar och instruktioner till läsaren	20
5. Invånarnas förutsättningar för att resa	22
6. Antal resor per person och dag	25
6.1. Antal resor som ett genomsnitt över veckan.....	25
6.2. Antal resor vardag	25
6.3. Antal resor per helgdag.....	25
7. Färdmedelsfördelning.....	26
7.1. Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt över veckan	26
7.1. Färdmedelsfördelning vardag	27
7.2. Färdmedelsfördelning helgdag	28
8. Ärendefördelning	29
8.1. Ärendefördelning som ett genomsnitt över veckan	29
8.2. Ärendefördelning vardag.....	31
8.3. Ärendefördelning helgdag	32

9. Restid per person och dag	33
9.1. Restid som ett genomsnitt över veckan	33
9.2. Restid vardag	33
9.3. Restid helgdag	33
9.4. Restid per resa	33
10. Reslängd.....	35
10.1. Reslängd per person och dag som ett genomsnitt över veckan	35
10.2. Reslängd per person och dag vardag	35
10.3. Reslängd per person och dag helgdag	35
10.4. Reslängd per resa.....	35
11. Resvägar.....	37
12. Förändring av huvudsakligt färdssätt de senaste tre åren enligt invånarna i Umeå tätort	43
13. Hur man brukar resa till arbete/skola olika årstider	44
14. Attityd till prioritering mellan färdmedel.....	45
15. Slutsats och förslag på åtgärder som kan leda till en ökad andel hållbara resor	46
Bilaga 1. Bakgrundsenkät	48
Bilaga 2. Tabell för att avgöra säkerheten för beräknade andelar	54

1. Sammanfattning

Biltrafik bör ges lägsta prioritet enligt kommuninvånarna

När kommuninvånarna rangordnar vilka färdmedel som ska prioriteras först respektive sist i planeringen är det största andel som anger att cykeltrafiken ska prioriteras allra högst och att biltrafik ska ha lägsta prioritet.

Resandets omfattning

Under vardagar gör invånarna i Umeå tätort i åldern 16-84 år i genomsnitt 4,5 resor per person och dag och under helgdagar 4,1 resor per person och dag. Med 77 270 personer i Umeå tätort i åldern 16-84 år motsvarar det 340 000 resor en vardag och 310 000 resor en helgdag.

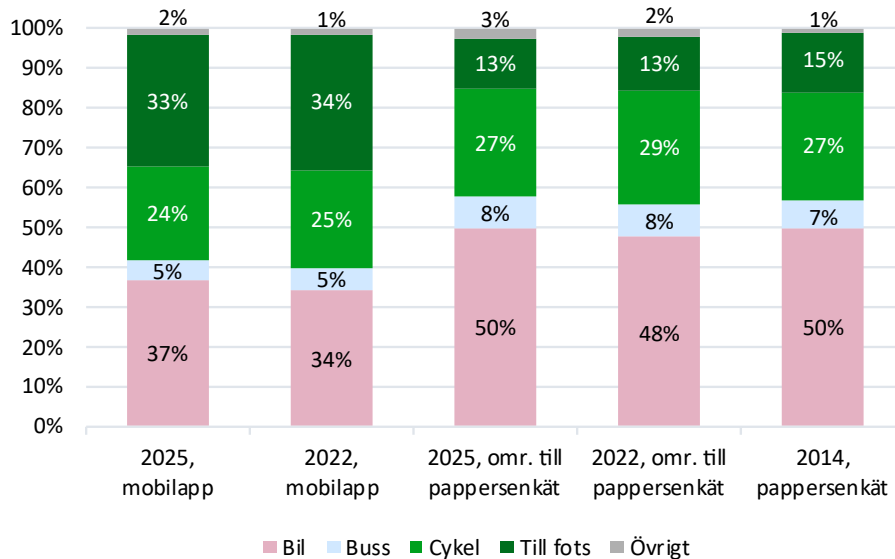
I genomsnitt reser invånarna i tätorten 38 kilometer per person och dag och lägger i genomsnitt 75 minuter på resor per person och dag. Tillsammans genomför därmed invånarna i Umeå tätort ett persontrafikarbete på 290 000 mil en genomsnittlig dag i veckan och lägger motsvarande 100 000 timmar i restid.

Färdmedelsfördelning - resultat beror på undersökningsmetod

Resultaten av resvaneundersökningar skiljer mycket beroende på vilken metod som används. Insamling via mobilapp fångar betydligt fler resor per person och dag jämfört med traditionella insamlingsmetoder, framför allt betydligt fler korta resor och fler resor till fots. Det innebär att färdmedelsfördelningen skiljer mycket beroende på vilken insamlingsmetod som används.

Undersökningen med mobilapp år 2025 visar att invånarna i Umeå tätort i genomsnitt gör 4,3 resor per person och dag. Det är samma antal resor som uppmättes i den tidigare undersökningen med mobilapp 2022. Detta kan jämföras mot den traditionella undersökningen som genomförts i kommunen 2014 som visade på 2,8 resor per person och dag för invånarna inom Umeå tätort. Den tidigare undersökningen från 2014 visade på att 15 procent av resorna utgörs av resor till fots och 50 procent av resorna görs med bil. Undersökningen med mobilapp 2022 visade i stället på att 34 procent av resorna görs till fots och 34 procent av resorna med bil. Den uppföljande undersökning som nu gjorts 2025 visar på 33 procent av resorna sker till fots och 37 procent av resorna med bil.

Man kan med hjälp av omvandlingsfaktorer för antal resor med olika färdmedel räkna om resultatet från undersökningen med mobilapp till hur det troligtvis ungefär hade sett ut om man använt traditionella metoder. Gör man detta kan konstateras att antalet resor ligger i paritet med 2014 (2,7 resor per person och dag 2022 och 2025 jämfört med 2,8 resor 2014). Även färdmedelsfördelningen blir mycket lik undersökningen från 2014. Resultaten tyder på att andelen bilresor kan ha sjunkit något mellan 2014 och 2022 men att andelen ökat mellan 2022 och 2025.



Figur 1-1 Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt för hela veckan för boende i Umeå tätort 2025 och 2022 med TravelVu, 2025 och 2022 med nedräkning utifrån omvandlingsfaktorer mellan TravelVudata och data från traditionella undersökningar samt 2014 med pappersenkät. $N_{TravelVu\ 2025}=30\ 127$, $N_{TravelVu\ 2022}=80\ 507$, $N_{Pappersenkät\ 2014}=4\ 570$.

Hur man brukar resa till arbete/skola olika årstider

Mer än hälften av invånarna i Umeå tätort cyklar till arbete/skola under sommarhalvåret. Under vinterhalvåret minskar denna andel kraftigt och i stället ökar andelarna som reser i bil, reser kollektivt eller går. Resandet med kollektivtrafiken ökar mest under vinterhalvåret, det nästan fördubblas jämfört med under sommarhalvåret.

Ärendefördelning

Bortser man från hemresor står inköpsresorna för störst andel av resorna (24 procent) och arbetsresorna (21 procent). Efter det är resor till motion och friluftsliv (10 procent) samt resor för att hälsa på släkt och skola/utbildning (8 procent var) vanligast förekommande.

Reslängder per färdmedel

Om man bortser från flygresorna (som är väldigt få) görs de längsta resorna (både i tid och sträcka) med tåg (255 kilometer och 200 minuter i snitt). Därefter kommer bil och buss resor som i snitt är 12 respektive 8 kilometer långa (bilresor tar i snitt 20 minuter och bussresor 33 minuter).

Cykelresor och resor till fots är betydligt kortare och tar kortare tid att utföra. Cykelresor (utan eldrift) är i genomsnitt 2,4 kilometer långa och tar 13 minuter. Resor med elcykel tar i snitt också 13 min, men man reser i snitt längre på dessa resor, 3,1 kilometer. Resor till fots är i snitt 600 meter och tar 10 minuter.

Resandet skiljer mellan män och kvinnor

Männen i Umeå tätort gör i genomsnitt fler resor än kvinnorna under vardagar och som snitt över veckan men under helgen gör man ungefär lika många resor. Männen gör 4,6 resor per genomsnittlig dag i veckan jämfört med kvinnornas 4,1 resor.

Männen reser också längre sträcka och längre tid än kvinnorna. Männen reser i genomsnitt 42 kilometer och 79 minuter per person och dag jämfört med kvinnornas 38 kilometer och 73 minuter per person och dag.

Det är generellt sett inte så stora skillnader i färdmedelsfördelning mellan könen men resultaten tyder på att kvinnorna i Umeå tätort totalt sett har något mindre andel bilresor än männen men skillnaden är inte stor, det skiljer bara drygt en procentenhet. Däremot reser männen sammantaget betydligt längre i bil per dag än vad kvinnorna gör. Dels är deras bilresor i genomsnitt 14 procent längre än kvinnornas bilresor och dels gör männen fler resor per vardag. Sammantaget reser männen i Umeå tätort drygt 30 procent längre i bil än vad kvinnorna gör.

Förutsättningar för att resa

Förvärvsarbetande arbetar i genomsnitt hemifrån 0,8 dagar per vecka.

93 procent av invånarna i Umeå tätort har tillgång till egen cykel och 90 procent av dem som är över 18 år har körkort. 71 procent har tillgång till egen bil i hushållet medan 16 procent har inte alls tillgång till bil.

Förutsättningarna skiljer mellan män och kvinnor

Bara en något större andel av männen har körkort jämfört med kvinnorna, 92 procent jämfört med 90 procent. Männen har också i högre utsträckning tillgång till egen bil i hushållet än vad kvinnorna har, 75 procent jämfört med 69 procent.

Förändring i huvudsakligt färdssätt de tre senaste åren

25 procent av invånarna i Umeå tätort i åldern 18-84 år anger att de har förändrat sitt huvudsakliga färdssätt de tre senaste åren. Den vanligaste förändringen som har skett är att cykelresor sker oftare – ungefär 15 procent av alla anger att de har ökat sitt cykelresande under de senaste tre åren men bara 3 procent anger att de minskat sitt cykelresande. Även för kollektivresandet och resandet till fots är det också väsentligt större andel som anger att de ökat sitt resande med dessa färdssätt jämfört med de som minskat sitt resande. 10 procent anger att de kör/åker i bil mindre ofta, samtidigt som 5 procent anger att de gör det oftare nu. Dessa uppgifter bygger på vad deltagarna i undersökningen själva upplever, vi kan inte se samma förändringar i resvanorna mellan mätningarna.

2. Bakgrund och syfte med studien

Umeå kommun har mål om färdmedelsfördelning för invånarna i tätorten och låter därför regelbundet genomföra undersökningar av resvanorna. I samband med detta fick Trivector i uppdrag hösten 2025 att hjälpa till med en resvaneundersökning.

Till skillnad från tidigare undersökning 2022, som Trivector helt genomförde, stod kommunen själv för värvning till undersökningen. Liksom tidigare lade Trivector upp undersökningen i mobilappen TravelVu och gav deltagarna tillgång till undersökningen. Trivector bistod även med support till deltagarna. Vidare tillhandahöll Trivector det webbaserade analysverktyget TravelViewer och levererade datafiler till kommunen för egna analyser.

Under våren 2026 har Trivector genomfört analyser av den resvanedata som samlats in och resultaten presenteras i denna rapport.

3. Metod

Resvaneundersökningen har liksom i undersökningen 2022 genomförts med hjälp av en mobilapp, TravelVu, vilken möjliggör högre kvalité på data och mer avancerade analyser än vad man tidigare sett i de traditionella pappersenkäterna. I resvaneundersökningen ingår alla resor som invånarna i Umeå tätort gör inom, till/från Umeå kommun samt helt utanför kommunen. I detta kapitel beskrivs upplägget av arbetet men också hur mobilappen TravelVu fungerar.

3.1. Urval och värvning av deltagare

Kommunen skickade ut ett inbjudningsbrev om att delta i resvaneundersökningen hem till 10 000 invånare i Umeå tätort. Urvalet för de som fått hem ett brev kommer från kommunens Kommuninvånarregister (KIR). Utvalda personer är i åldern 16-84 år och har slumpats ur registret.

Ingen påminnelse skickades, så för att öka upp svarsfrekvensen gav Umeå kommun information om resvaneundersökningen i ett antal kanaler parallellt; brev till utvalda deltagare, pressmeddelande, egen webbsida för undersökningen, annons i lokalmedia och egna inlägg på sociala medier. Umeå kommun var också snabb med att svara på frågor och kommentarer i sociala medier.

I kommunikationen kring resvaneundersökningen hänvisade Umeå kommun till en särskild webbsida med information om undersökningen. På webbsidan fanns information om syftet med undersökningen samt en länk för att ladda ner TravelVu-appen.

För att göra kommunikationen mer personlig och locka fler att delta var beställaren avsändare i breven och stod som kontaktperson på undersökningens webbsida.

3.2. Utskick och mätvecka

Resandet under året varierar, framför allt varierar cykelresandet. Under april och oktober är cyklandet som ett genomsnitt över året och därför brukar resvaneundersökningar genomföras under dessa perioder. För att kunna följa upp förändringar över tid är det viktigt att genomföra nya undersökningar under samma tid på året som tidigare undersökningar genomförts.

Undersökningen genomfördes därför samma undersökningsveckor som i den förra undersökningen 2022; från mitten av vecka 39 (de kommuninvånare som slumpats fram att de skulle få inbjudningsbrev nåddes av inbjudningsbrev i mitten av denna vecka) till och med vecka 42, det vill säga undersökningen pågick 24 september till 19 oktober 2025.

3.3. Bakgrundsfrågor och upplägg

Innan deltagarna börjar registrera sin resdata svarar de på ett antal bakgrundsfrågor. De exakta formuleringarna av frågorna och svarsalternativ visas i bilaga 1. Frågorna handlar om:

- ▷ Kön
- ▷ Ålder
- ▷ Antal personer i hushållet
- ▷ Barn (ålder, antal i respektive ålderskategori)
- ▷ Sysselsättning
- ▷ Distansarbete och då eventuell grad av distansarbete
- ▷ Utbildningsnivå
- ▷ Bostadstyp
- ▷ Hushållets inkomst
- ▷ Tillgång till bil/bilpool
- ▷ Tillgång till cykel
- ▷ Körkortsinnehav
- ▷ Om personen upplever hinder för att resa
- ▷ Anledning till eventuella upplevda hinder
- ▷ Förändring av huvudsakligt färdssätt över de senaste tre åren
- ▷ Prioritering av färdssätt

Efter att deltagarna besvarat frågorna samlades data kring deras resvanor in under drygt 3 veckor eller så länge deltagaren valde att vara med i undersökningen. I inbjudan uppmanades deltagarna att vara med i minst en vecka men gärna längre.

3.4. Svarsfrekvens och insamlad mängd data

Totalt skickades 10 000 inbjudningsbrev ut. Den 22 oktober 2025, det vill säga tre dagar efter sista mät dagen, stängdes undersökningen och ändringar av resdagar var inte längre möjliga för deltagarna att göra.

Datamängd

För att säkra kvaliteten av insamlade data används endast de dagar som deltagarna rättat och godkänt sina av appen registrerade resuppgifter. Två deltagare som angav att de värvats på annat sätt än genom inbjudan via brev har strukits från undersökningen då den endast skulle omfatta de slumpvis utvalda som fick inbjudningsbrev. 453 personer av de som fått inbjudan rättade/godkände minst en dag. Detta motsvarar en svarsfrekvens på drygt 4,5 procent.

Deltagarna bidrog tillsammans med 7 152 mät dagar och 30 505 resor. Det innebär att varje deltagare i genomsnitt redogjorde för 15,7 dagar och 67 resor. Tillsammans har de

redogjort för 8 700 restimmar och en reslängd på 263 000 kilometer vilket motsvarar 7 varv runt jorden.

Jämförelse mot tidigare undersökningar

Tidigare resvaneundersökningar har till skillnad från undersökningen 2025 vänts sig även till kommuninvånare utanför Umeå tätort. I Tabell 3.1. jämförs datamängden i undersökningen 2025 med den tidigare resvaneundersökningen från 2022 som vände sig till alla kommuninvånare samt den ännu äldre traditionella undersökningen som genomfördes med pappersenkäter från 2014 som genomförts med hjälp av pappersenkäter

Tabell 3.1 Jämförelse av mängd data i TravelVu-undersökningen 2022 jämfört med den traditionella undersökningen 2014.

	RVU 2014, traditionell undersökning	RVU 2022, app- baserad under- sökning	RVU 2025- appbaserad undersökning
		Utan de som värvats på annat sätt än med brev	Utan de som värvats på annat sätt än med brev
Antal utskick	5 428 (två påminnelser och telefonintervjuer)	30 000 (en påminnelse)	10 000 (ingen påminnelse)
Antal deltagare	2 756	2 049	453
-Deltagare vardagar	1 969	2 023	450
-Deltagare lördagar	395	1 815	411
-Deltagare söndagar	392	1 828	412
Svarsfrekvens	51 %	6,8%	4,5 %
Antal mät dagar	2 756	28 754	7 152
Antal resor	7 227	126 354	30 505
-Resor vardagar	5 709	93 572	22 008
-Resor lördag	852	17 890	4 743
-Resor söndag	666	15 115	3 806

Med en femtedel så många deltagare i undersökningen 2025 med mobilapp som i den traditionella undersökningen från 2014 har man alltså fångat 2-3 gånger fler mät dagar och mer än 4 gånger fler resor.

Representativitet och viktning

Det är önskvärt att urvalet speglar befolkningen för att kunna dra slutsatser från urvalet och därmed kunna säga något om befolkningen som helhet. I den här undersökningen har ett slumpmässigt urval av invånare i åldern 16-84 år inom Umeå tätort använts. Det är ett sätt att undvika systematisk fel (bias) i urvalet. Vi vet att människors ålder och kön är korrelerade med resvanor, och att det finns befolkningsdata tillgänglig för dessa variabler.

Låg svarsfrekvens är i sig inte alltid ett problem i en undersökning. Problem uppkommer om de som deltar inte kan representera befolkningen eller om antalet inkomna svar inte räcker för att uppnå den statistiska noggrannhet som önskas i det svar man söker. För att hantera detta viktas data för att representera befolkningen (se vidare kapitel 3.8). Genom att brevutskicket gjordes till ett tillräckligt stort urval är antal deltagare och inkomna data är tillräckliga för de analyser som här gjorts.

På övergripande nivå bygger data på ett relativt stort antal individer och resultaten är därmed tämligen säkra. Bryter man ner resultaten för mindre grupper beror säkerheten på hur många individer i respektive grupp som deltagit i undersökningen. Delar man upp resultaten på män respektive kvinnor är deltagarna i respektive grupp fortfarande ganska många och resultaten fortfarande ganska säkra. Men nedbrytning i fler grupper än så är inte att rekommendera eftersom resultaten blir alltför osäkra.

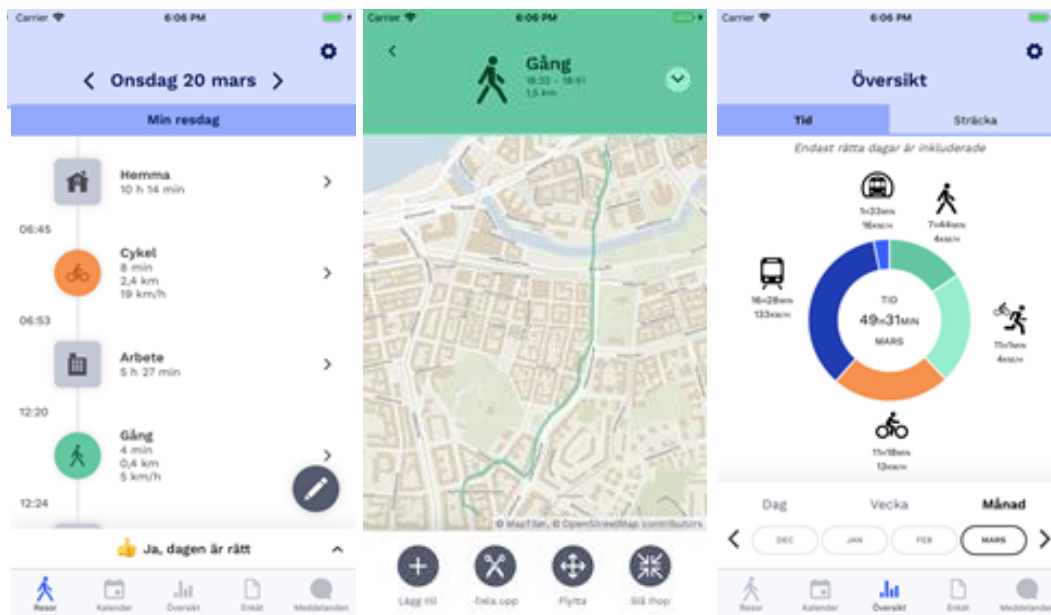
Utöver antal svar i gruppen som undersöks beror säkerheten i angivna procentsatser också av hur stor andelen är som önskas skattas. Osäkerheten är störst när de skattade andelarna ligger i närheten av 50 %. I bilaga 5 visas en tabell med osäkerheter vid olika antal svar och olika procentuella fördelningar. Under varje figur och i varje tabell anges ett värde N som visar hur många oviktade svar som resultaten bygger på. Med hjälp av denna tabell och visade procentuella andelar i figurer och tabeller kan osäkerheten bedömas.

3.5. TravelVu – metod och att använda resdata

Generellt om metoden och TravelVu

Undersökningen har genomförts med hjälp av appen TravelVu. De som varit med i undersökningen har bidragit med data med hjälp av sin smarta telefon. Appen TravelVu, som deltagarna laddat ner, samlar information om hur man rör sig och ger ett förslag på hur man rest (färdmedel, sträckor, tider, platser). TravelVu bygger på en kombination av teknik och människa, en metod som ger hög kvalitet på data, i regel betydligt högre än om endast en människa anger sina egna resor eller endast en app skulle detektera resorna. TravelVu, precis som andra resvaneappar lyckas inte beskriva resandet rätt till 100 procent, varför det blir viktigt att varje dag granskas och eventuellt justeras.

Deltagarens granskning och eventuella korrigering är viktig och endast de dagar som deltagarna granskat och godkänt används för analyser.



Figur 3-1 Exempel från appens användargränssnitt:

I appen ställdes också några frågor om deltagaren och dess hushåll för möjliggörande av fler analyser. I det brev som skickades ut till undersökningsgruppen fanns instruktion om hur de skulle ladda ner och använda TravelVu.

Granskning

En viktig del i att säkerställa att insamlad data har hög kvalitet består i att användaren av TravelVu själv kontrollerar de resor som registrerats och vid behov rättar/kompletterar. Endast data som deltagaren rättat/godkänt används vid analyserna.

Underlag för analys

Analyserna av resorna baseras bara på de resor som utförts under dagar som deltagarna har angivit är rättade/godkända.

Kommentarer kring kvalitetssäkring

Kvaliteten på data säkerställs främst genom att endast data från dagar som användaren aktivt har markerat som rätta/rättade används i analysen. Hade allt insamlat material tagits med hade betydligt mer data erhållits, men denna icke granskade och godkända data används inte för att garantera en hög kvalitet i det material som används. Felaktiga resor ska därmed uteslutas från analyserna. När det saknas GPS-data för en resa (t ex på grund av dålig GPS-täckning) fångas inte resvägen utan resan blir ett rakt streck mellan start- och målpunkt. Om användaren inte har justerat färdvägen exkluderas sådana resor vid visualisering av resvägar. Det finns också andra fall där värden anses vara orimliga,

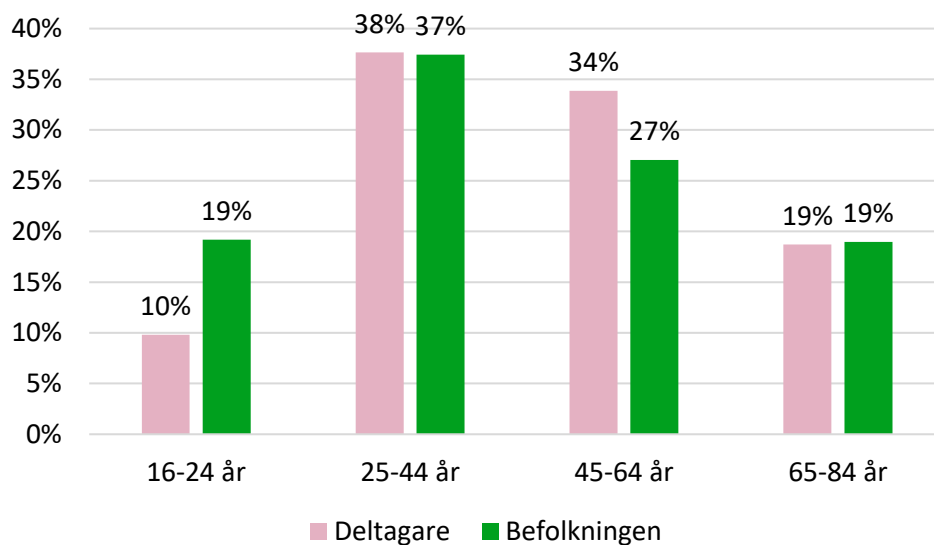
exempelvis orimligt långa reslängder och restider utifrån det färdmedel som angetts. Dessa fall plockas också bort från analysen.

3.6. Bortfallsanalys

Kön och ålder bland deltagarna

Av de som deltog i undersökningen var 62 procent kvinnor och 37 procent män. 1 procent angav ”Annan könsidentitet” eller att de inte ville svara. Av befolkningen i Umeå tätort i åldern 16-84 år är 50 procent kvinnor och 50 procent män. Männen är därmed underrepresenterade och kvinnorna överrepresenterade i undersökningen.

När man ser på åldersfördelningen bland deltagarna och jämför med befolkningens ålderssammansättning i Umeå tätort framgår att de under 25 år är underrepresenterade och de som är 45-64 år är överrepresenterade, se Figur 3-2.



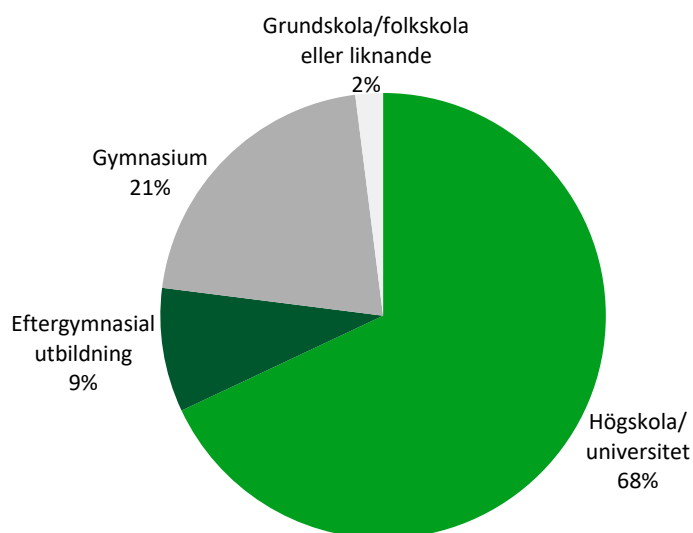
Figur 3-2 Åldersfördelning bland deltagarna i undersökningen jämförts med befolkningen i Umeå tätort åldersgruppen 16-84 år. $N_{\text{deltagare}}=453$, $N_{\text{befolkningen}}=77\,268$.

3.8. Övriga bakgrundsuppgifter om deltagarna i undersökningen (oviktat)

I detta avsnitt visas oviktade svar som beskriver deltagarna avseende deras utbildning och sysselsättning men också hur de bor och hur deras hushåll är sammansatt. Svaren visas oviktade för att jämförelse mot registerdata ska vara möjlig att göra och för att jämförelser av hur väl deltagarna i undersökningen stämmer överens med befolkningens sammansättning i övrigt.

Högsta avslutade utbildning

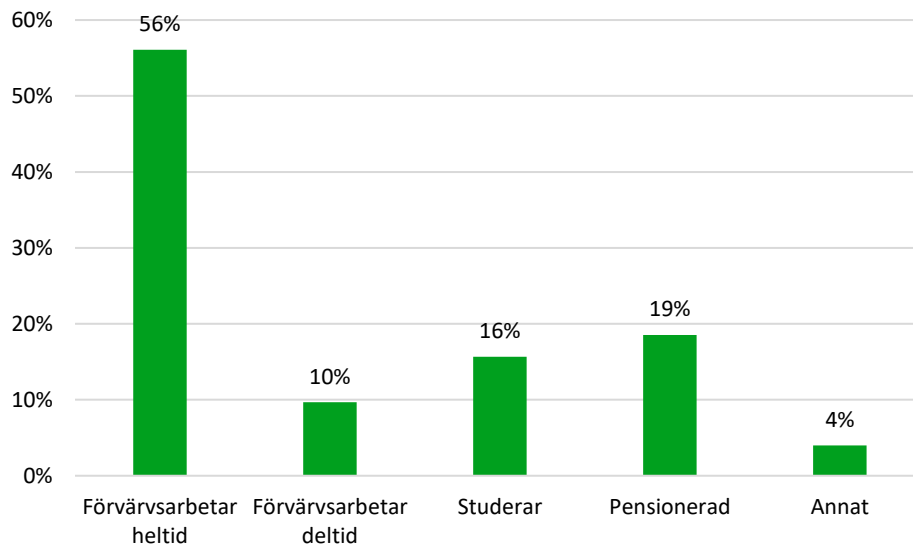
I Figur 3-3 visas deltagarnas högsta avslutade utbildning.



Figur 3-3 Fördelning av deltagarna i undersökningen på högsta avslutade utbildning. N=453.

Sysselsättning

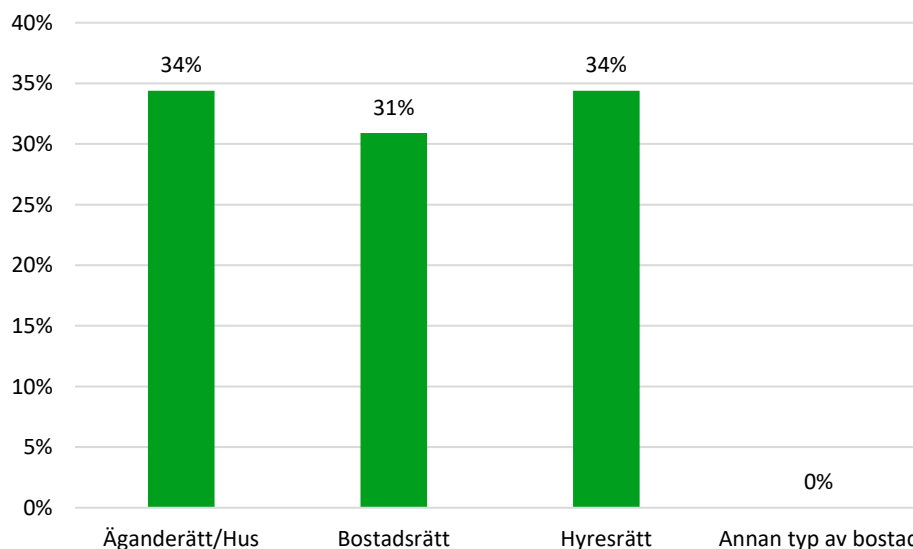
I Figur 3-4 visas deltagarnas sysselsättning. Under "Annat" ingår exempelvis föräldraledig, arbetssökande och sjukskriven. Notera att mer än ett alternativ kunde anges varför summan är något högre än 100 procent.



Figur 3-4 Fördelning av deltagarna i undersökningen på sysselsättning. N=453.

Upplåtelseform för bostaden

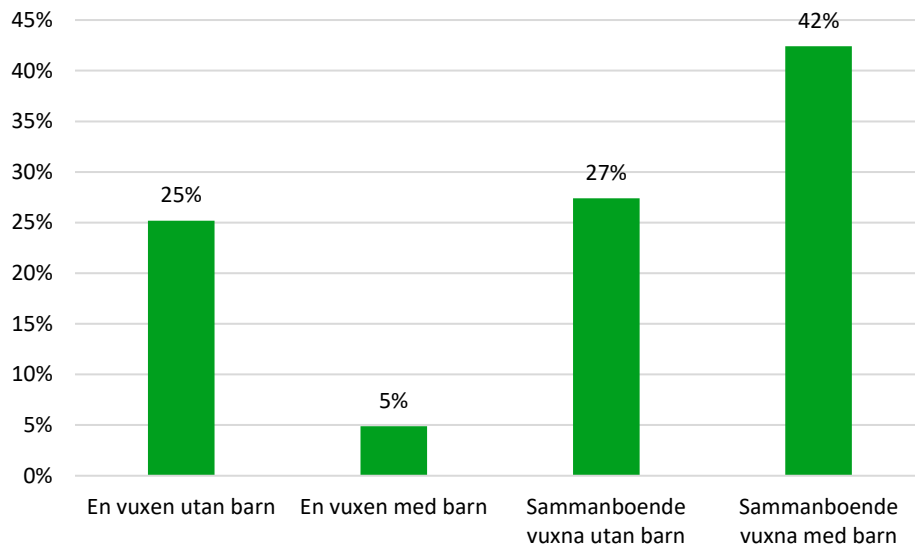
Deltagarna i undersökningen fick fråga om vilken typ av upplåtelseform deras bostad har och i Figur 3-5 visas deltagarnas fördelning på olika upplåtelseformer.



Figur 3-5 Fördelning av deltagarna i undersökningen på upplåtelseform för boendet. N=452.

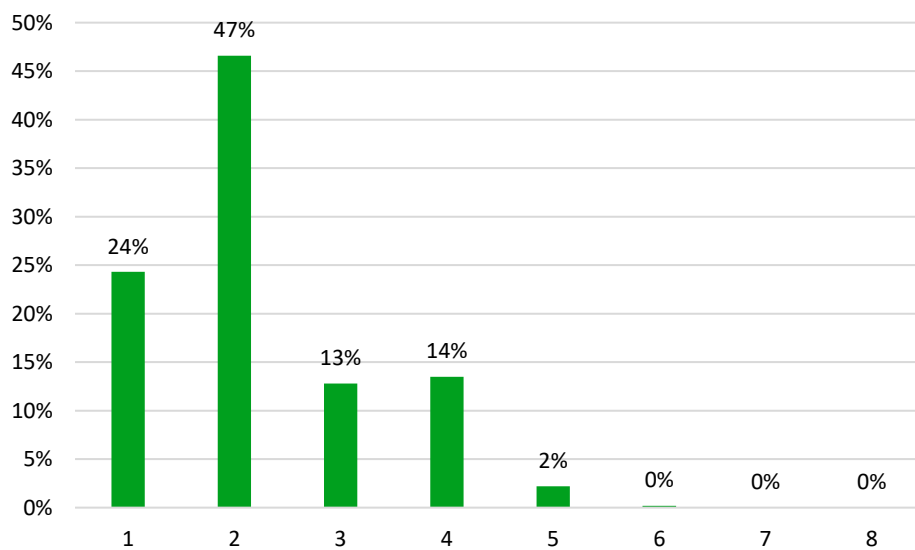
Hushållets sammansättning

I Figur 3-6 visas hur deltagarnas hushåll fördelas på olika sammansättning. 70 procent av deltagarna i undersökningen bor i hushåll med annan vuxen. 47 procent bor i hushåll med barn.



Figur 3-6 Fördelning av deltagarna i undersökningen på hushållssammansättning. N=452.

I genomsnitt består deltagarnas hushåll av 2,2 personer inklusive dem själva. I figur 3.8 visas fördelningen på antal personer i hushållen.



Figur 3-7 Fördelning av deltagarna i undersökningen på antal personer i hushållet. N=452.

3.9. Viktning

Eftersom deltagandet skiljer mellan olika grupper brukar man normalt sett vikta data för att på bästa sätt spegla populationen som helhet. Analysen av deltagarnas köns- och åldersfördelning har visat på skevheter när man jämför mot befolkningens sammansättning.

Alla resultat som presenteras i kommande kapitel (utom kap 11 med resvägar) har därför viktats utifrån kön och ålder. Detta för att resultaten som presenteras på bästa sätt ska representera befolkningen i Umeå tätort.

När man studerar enskilda resvägar som i kapitel 11 presenteras materialet oviktat eftersom viktning av geografiska data kan bli missvisande. Viktning på generella egenskaper (så som till exempel ålder och kön) är olämpligt eftersom vi inte kan anta att *var* en person reser inte kan representera den grupp som personen tillhör på samma sätt som antal resor, färdmedelsfördelning med mera – utan kraftigt påverkas av exempelvis var personen har sin bostad, arbetsplats, fritidsintressen. Mer kunskap behövs kring hur geografiska data kan och bör viktas. Studier tillsammans med Lunds universitet visar dock på att det finns starka korrelationer mellan antalet cykelresor uppmätt med TravelVu och vid manuella räkningar (R^2 0,8-0,9 beroende på hur data aggregeras i korsningar). Däremot är korrelationen för gångresor lägre, vilket kanske är att vänta eftersom gångresor inte på samma sätt är bundna till infrastruktur och räkningar är genomförda i gatukorsningar.

3.10. Avgränsning och inverkan av väder

Resor som ingår

Resvaneundersökningen fångar de resor som boende i Umeå tätort i åldern 16 till 84 år genomför inom, till, från och också utanför Umeå kommun, på vardagar samt helger. Detta innebär att resor inom Umeå tätort och kommun som genereras av personer som bor utanför Umeå tätort eller utanför Umeå kommun inte ingår i denna resvaneundersökning.

Inverkan av väder

Väderförhållanden kan påverka resbeteendet och göra resultaten från olika undersökningar svåra att jämföra om dessa varit påfallande olika vid mättillfällena. Väderförhållanden spelar stor roll för hur många som väljer att cykla. Jämfört med vid klart väder minskar andelen som cyklar vid lätt regn och ännu mer vid ösregn. Även vid dimma och blåst minskar cyklandet. Genom att undersökningen pågår under drygt tre veckor ger enstaka dagar med regn/blåst mindre inverkan på resultaten.

4. Förklaringar och instruktioner till läsaren

Som tidigare påtalats är alla resultat och analyser avseende resor baserade på viktade data för att resultaten ska vara representativt för hela Umeå kommuns befolkning (undantaget geografiska analyser så som resvägar) och de två personer som angivit att de värvats på annat sätt än genom inbjudningsbrev har exkluderats ur analyserna.

De resor som redovisas är alla de resor som respondenterna gjort under en dag, oavsett var de har skett. Med *resa* menas alla förflyttningar som görs för att uträtta ett ärende. Även sådant som normalt inte kallas för resor, som till exempel en promenad till en lunchrestaurang eller en cykeltur till kiosken för att köpa en tidning, räknas här som resor. Rena promenader i motionssyfte eller för att rasta hunden ingår däremot inte eftersom de inte har ett ärende vid målet.

Som tidigare redogjorts för, registreras varje resa som slutar på en plats där deltagaren inte längre rör sig som en egen resa. Det är upp till användaren att ange om det är väntetid eller om man uträttat ett ärende (om det är väntetid räknas det inte som ett ärende, och registreras därför inte som en egen resa utan utgör bara en del av en längre resa). Det är också upp till användaren om man i stället vill slå ihop resor som kommer tätt efter varandra och som har samma ärende till en enda. Så kan till exempel vara fallet där man gör många resor tätt efter varandra för olika inköp i affärer som ligger nära varandra. Då väljer troligtvis vissa användare att slå ihop alla resorna till en enda med ärende inköp och där då inköp blir en längre aktivitet som tidsmässigt även omfattar förflyttningarna mellan affärerna. Många slår dock troligtvis inte ihop resorna. När respondenten befinner sig i ett och samma köpcentra utan att lämna det loggas i de allra flesta fall automatiskt bara en resa till köpcentrat och en därifrån.

Beträffande materialets tillförlitlighet ska man vara medveten om att det vid undersökningar av detta slag finns en rad faktorer som inverkar. Det största problemet är bortfallet eftersom man inte kan veta i vilken utsträckning det är snedvridande. Även om viktning görs för att kompensera skevheter i ålder och könsfördelning kan skillnader som vi inte har kontroll över återstå och därmed påverka resultatet. Alla uppskattningar bygger på antagandet att resorna som utgör bortfallet fördelar sig på samma sätt som för de som har deltagit i undersökningen.

Statistiska säkerheten i de angivna procentsatserna beror på hur många svar som erhållits i förhållande till den population som undersöks och hur stor andelen är som önskas skattas.

I vissa figurer i rapporten blir summan av angivna andelar inte 100 procent. Det beror då på avrundningar.

Begrepp

Resa	En förflyttning från en plats till en annan för att uträtta ett ärende. När man tar sig till arbetet är det en resa. Handlar man på vägen hem är det ytterligare en resa till affären. Hemresan från affären utgör en tredje resa. En promenad enbart för att få frisk luft eller rasta hunden innebär inte en resa och ingår därför inte i analyserna. Flera färdmedel kan ingå i en resa och enbart byte av färdmedel räknas inte som en separat resa. Alla resor som respondenten gjort ingår i analyserna, oavsett om de skett inom Umeå kommun, till/från Umeå kommun eller helt utanför. Definitionen av resa i denna undersökning motsvarar ”delresa” i den nationella resvaneundersökningen.
Huvudfärdmedel	Huvudfärdmedlet per resa bestäms utifrån reslängd. Det färdmedel som använts längst sträcka av resan är huvudfärdmedel.
Bilresa	En resa som gjorts med huvudfärdmedlet bil, antingen som förare eller som passagerare.
N	För varje figur och tabell redovisas det oviktade antalet svar för den redovisade frågan. Detta görs för att kunna avgöra resultatens statistiska säkerhet (få svarande/resor betyder att resultatet är mindre säkert).

5. Invånarnas förutsättningar för att resa

I detta avsnitt visas alla svar viktade för att på bästa sätt spegla befolkningen i Umeå tätort som helhet och invånarnas möjlighet att resa med olika färdmedel.

Distansarbete

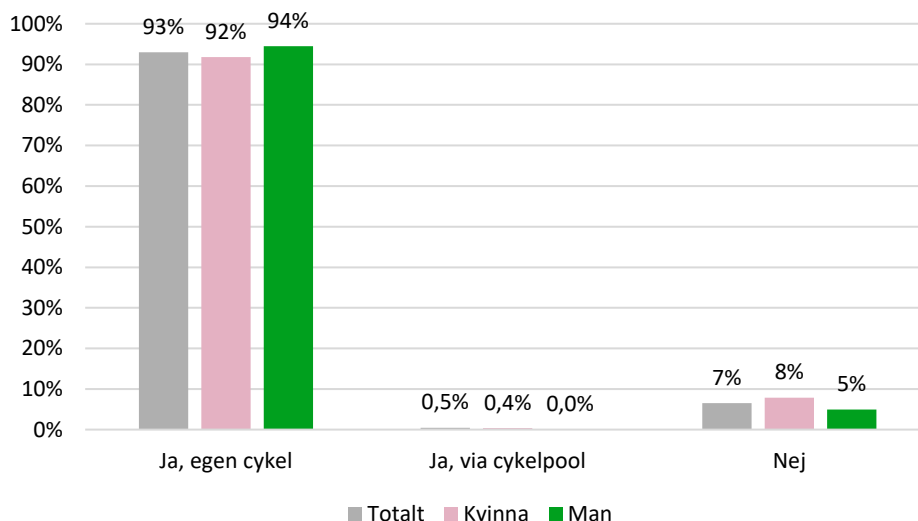
Av de som förvärvsarbetar är det 34 procent som anger att de vanligtvis distansarbetar hemifrån hela eller delar av arbetsveckan. Motsvarande andel för de som studerar är också 34 procent. Notera dock att det endast är 70 personer som studerar och som svarat på frågan varför uppgiften är mycket osäker.

De som förvärvsarbetar och anger att de distansarbetar hemifrån hela eller delar av arbetsveckan distansarbetar i genomsnitt 2,5 dagar i veckan. Ser man på alla som förvärvsarbetar distansarbetar man i genomsnitt 0,8 dagar i veckan.

De som studerar och anger att de studerar hemifrån på distans hela eller delar av veckan studerar på distans i genomsnitt 3,6 dagar i veckan. Ser man på alla som studerar så studerar man på distans i genomsnitt 1,2 dagar i veckan. Notera dock liksom tidigare att denna siffra är ytterst osäker m h t att bara 70 studerande deltagit i undersökningen.

Tillgång till cykel

93 procent av invånarna i Umeå tätort i åldern 16-84 år har tillgång till cykel och det är liten skillnad mellan könen, se Figur 5-1.

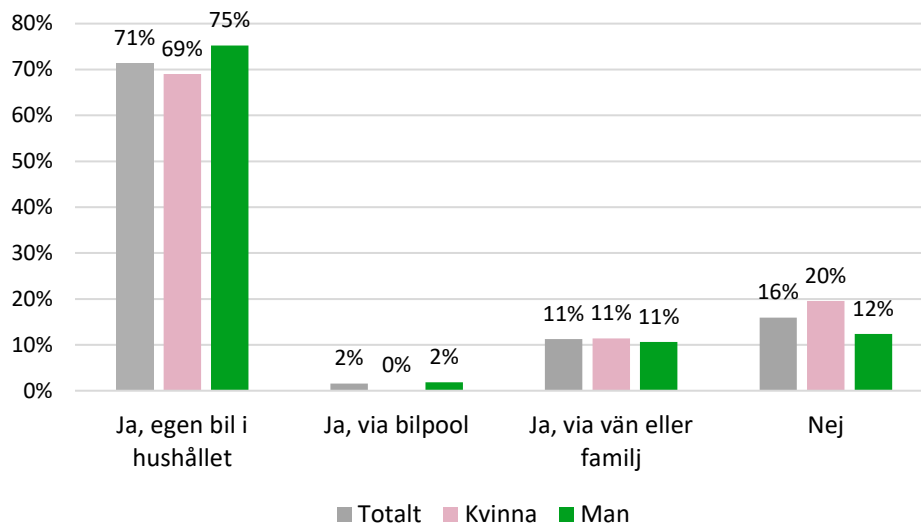


Figur 5-1 Tillgång till cykel totalt och uppdelat på kön för kommuninvåare 16-84 år. $N_{totalt}=453$, $N_{kvinnor}=278$, $N_{män}=168$.

Körkort och tillgång till bil

90,5 procent av invånarna i tätorten över 18 år (upp till 84 år) har körkort för personbil. Bland kvinnorna är andelen 89,5 procent och bland männen 91,6 procent.

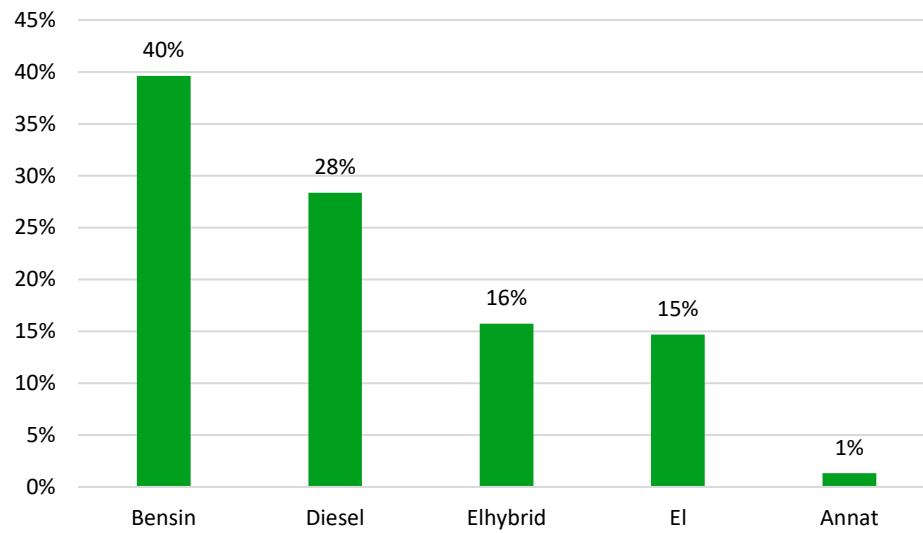
16 procent av invånarna i tätorten i åldern 16–84 år har inte tillgång till personbil, se Figur 5-2. En större andel av kvinnorna än männen har inte alls tillgång till bil. En större andel av männen än av kvinnorna har tillgång till bil i det egna hushållet.



Figur 5-2 Tillgång till bil totalt och uppdelat på kön för kommuninvånare 16-84 år. $N_{\text{totalt}}=452$, (upp till 84 år) $N_{\text{kvinnor}}=278$, $N_{\text{män}}=168$.

Drivmedel

I Figur 5.3 visas fördelningen på olika drivmedel i bilen man kör/åker i mest för de som anger att de har tillgång till bil. I bakgrundsfrågorna förtydligades att elbil körs enbart på el och laddas med sladd. I "Annat" ingår bland annat etanol och gas. Flest personer anger att de oftast kör/åker i en bensindriven bil. Sammanlagt är det 30 procent som anger att bilen de oftast kör/åker i är en elbil eller elhybridbil. Det är en något större andel än de som anger att de oftast reser i en dieseldriven bil.



Figur 5-3 Fördelning på olika drivmedel för de bilar man kör/åker i mest. $N=388$.

6. Antal resor per person och dag

6.1. Antal resor som ett genomsnitt över veckan

I genomsnitt gör invånarna i tätorten i åldern 16-84 år 4,3 resor per person och dag en genomsnittlig veckodag. Kvinnor gör 4,1 resor och män 4,6 resor.

6.2. Antal resor vardag

På vardagar gör invånarna i tätorten i genomsnitt 4,4 resor per person och dag. Kvinnor gör 4,1 resor och män 4,8 resor.

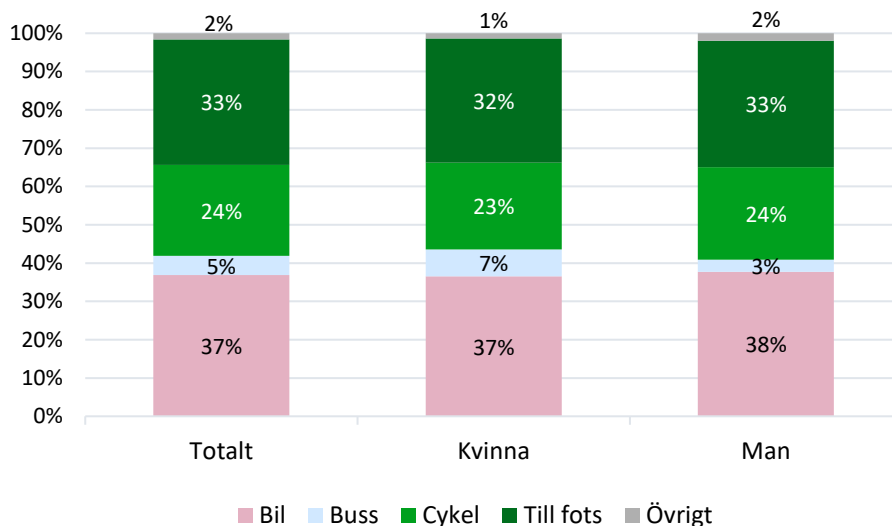
6.3. Antal resor per helgdag

På helgdagar (lördag/söndag) gör invånarna i tätorten i genomsnitt 4,0 resor per person och dag. Kvinnor gör 4,1 resor och män 4,0 resor.

7. Färdmedelsfördelning

7.1. Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt över veckan

I Figur 7-1 visas färdmedelsfördelningen som ett genomsnitt över hela veckan totalt sett och för kvinnor respektive män som bor i Umeå tätort. Färdmedelsfördelningen ser ganska lika ut för kvinnor och män men resultaten tyder på att kvinnorna har en högre andel resor med kollektivtrafiken och männen istället en något högre andel resor i bil, till fots samt med och cykel. I kategorin "Övrigt" ingår bland annat resor med tåg, elsparkcykel, flyg eller sådant som deltagaren själv valt att klassificera som "Annat".



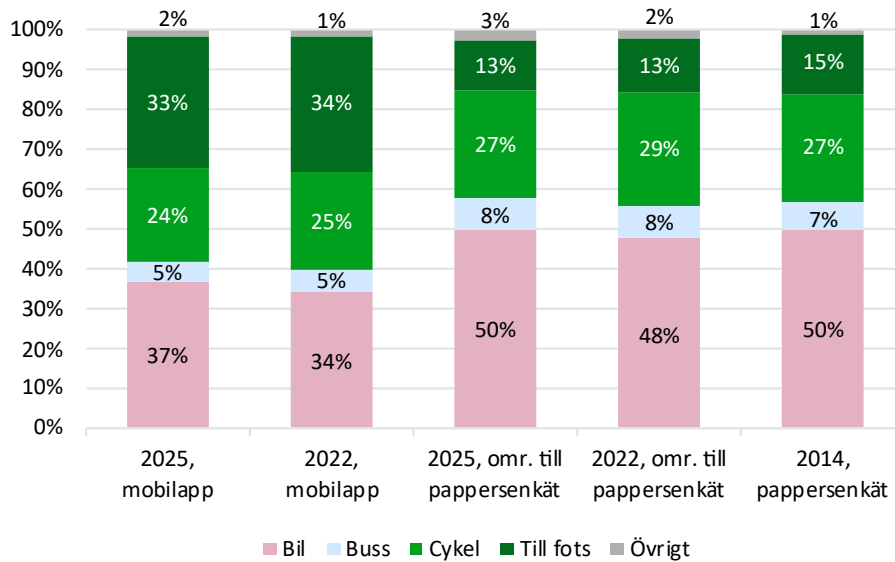
Figur 7-1 Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt för hela veckan uppdelat på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=30\ 583$, $N_{resor\ kvinnor}=19\ 155$, $N_{resor\ män}=11\ 060$

Jämförelse mot tidigare undersökningar

Det faktum att man i pappersenkäter oftare glömmer bort att redogöra för korta gångresor än att redogöra för längre resor med andra färdmedel gör att andelen resor till fots underskattas. Metoden med insamling av resdata via app ger därför betydligt större andel resor till fots. Detta framgår när man jämför färdmedelsfördelningen i denna undersökning och undersökningen 2022 med den tidigare traditionella undersökningen från 2014 där andelen resor till fots bara stod för 13 procent av resorna men i undersökningarna 2022 och 2025 med mobilapp står för 34 respektive 33 procent av resorna.

I Umeå kommun fanns ett mål om att år 2025 skulle andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans vara minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort. I figur 7.4 visas därför färdmedelsfördelningen för boende inom tätorten i undersökningen från 2014, undersökningen från 2022 samt resultaten från 2025. I figuren visas också vilken ungefärlig färdmedelsfördelning man skulle få 2022 och 2025

om man räknar ner resorna med de omvandlingsfaktorer mellan Travelvu-data och data från traditionella undersökningar och som redogjorts för tidigare.

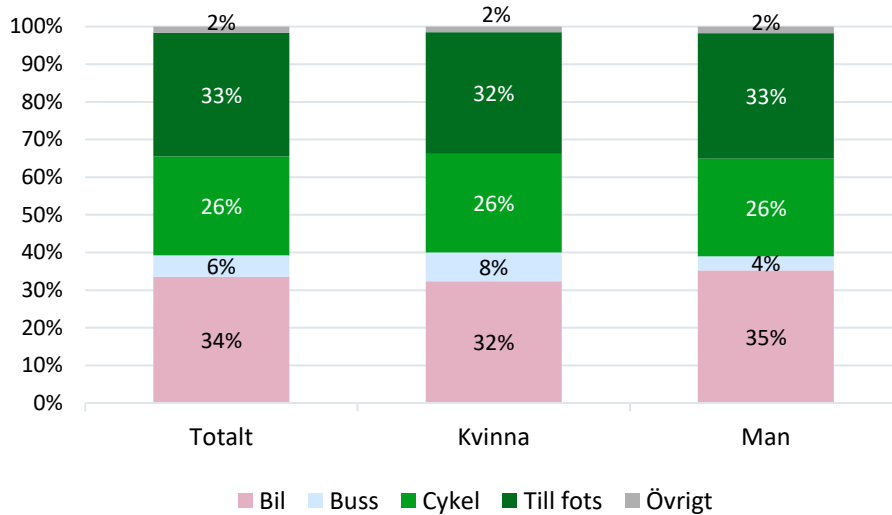


Figur 7-2 Färdmedelsfördelning som ett genomsnitt för hela veckan för boende i Umeå tätort 2025 och 2022 med TravelVu, 2025 och 2022 med nedräkning utifrån omvandlingsfaktorer mellan TravelVudata och data från traditionella undersökningar samt 2014 med pappersenkät. $N_{TravelVu\ 2025}=30\ 127$, $N_{TravelVu\ 2022}=80\ 507$, $N_{Pappersenkät\ 2014}=4\ 570$.

Resultaten tyder på att andelen bilresor ökat sedan 2022 och att det skett på bekostnad av resor med cykel och till fots. Resultaten med schablonmässig omvandling av travelvu-data till motsvarande för pappersenkäter tyder på att invånarna i tätorten 2022 hade minskat andelen resor i bil jämfört med 2014 men att man 2025 hade ökat den igen till samma andel som 2014. Notera dock, liksom tidigare påtalats, att de olika mätmetoderna gör att det inte med säkerhet går att konstatera om det verkligen föreligger en skillnad jämfört med 2014 eller ej.

7.1. Färdmedelsfördelning vardag

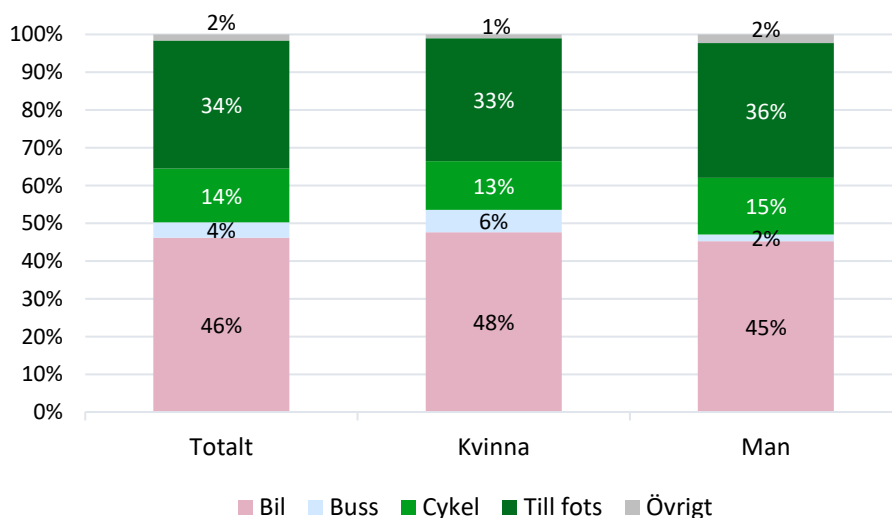
I Figur 7.5 visas färdmedelsfördelningen för vardagar och med uppdelning på kvinnor respektive män för boende i Umeå tätort. När man ser på resandet under vardagar är det ganska likt resandet under veckan som helhet eftersom resorna under vardagarna utgör en så stor del av veckans alla resor. Skillnader mellan könen är därför under vardagar relativt lika de skillnader man ser under veckan som helhet med större andel resor med buss bland kvinnorna och en större andel resor i bil bland männen.



Figur 7-3 Färdmedelsfördelning vardagar totalt, med uppdelning på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=22\ 076$, $N_{resor\ kvinnor}=13\ 663$, $N_{resor\ män}=8\ 138$.

7.2. Färdmedelsfördelning helgdag

I Figur 7.6 visas färdmedelsfördelningen helgdagar (lördag/söndag) totalt sett och med uppdelning på kvinnor respektive män för invånare i Umeå tätort. Hos både kvinnor och män ökar andelen resor i bil under helgen jämfört med på vardagar. Resultaten tyder dock på att under helgen har kvinnorna en något högre andel resor i bil än männen men fortfarande har kvinnorna också en högre andel resor i buss. Under helgen har i stället männen högre andelar resor med cykel, till fots och med övriga färdmedel jämfört med kvinnorna.



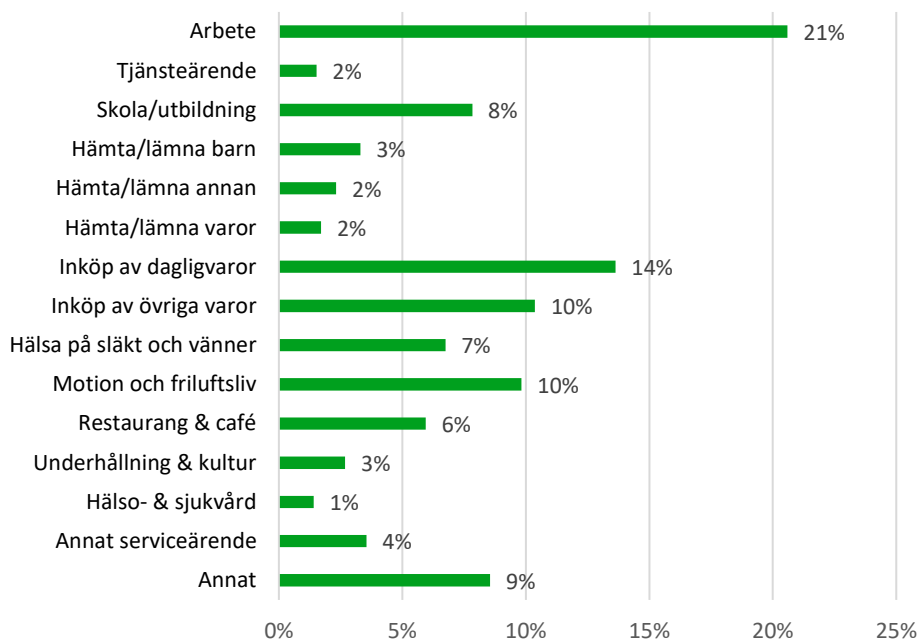
Figur 7-4 Färdmedelsfördelning helgdagar totalt, med uppdelning på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=8\ 544$, $N_{resor\ kvinnor}=5\ 515$, $N_{resor\ män}=2\ 935$.

8. Ärendefördelning

8.1. Ärendefördelning som ett genomsnitt över veckan

Hemresorna utgör 34 procent av alla resor. Av kvinnornas resor utgör hemresorna 35 procent och av männens resor utgör de 33 procent.

I Figur 8-1 visas ärendefördelningen för samtliga av de resor som invånarna i tätorten 16-84 år gör under en vecka om man bortser från resorna hem som i denna figur och alla kommande figurer i detta kapitel antas vara jämnt fördelade över de andra ärendena. Om man bortser från hemresorna utgör arbetsresorna en femtedel av alla resor. Därefter är de vanligaste resorna inköpsresor för dagligvaror och resor till motion och friluftsliv samt inköp av övriga varor. Slår man ihop inköpsresorna till en enda kategori står de tillsammans för 24 procent av resorna och utgör då en större andel av resorna än arbetsresorna.

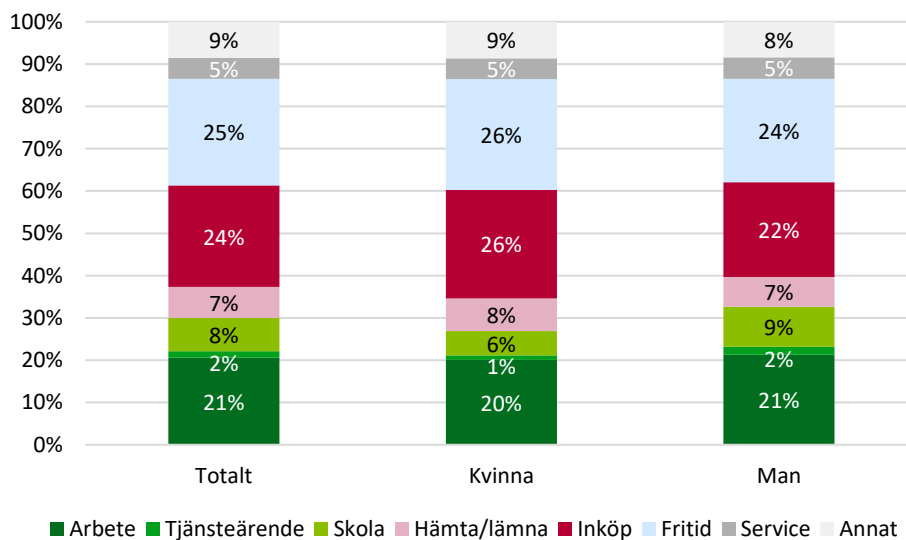


Figur 8-1. Ärendefördelning (exklusive hemresor) för resor under en vecka. $N_{Resor} = 30\,583$.

I kommande figurer i detta kapitel slås ärenden ihop till olika kategorier enligt nedan. Detta för att det ska bli mer lättöverskådligt vid jämförelser mellan olika grupper.

- ▷ **Arbete:** Arbete
- ▷ **Tjänsteärende:** Tjänsteärende
- ▷ **Skola:** Skola/utbildning
- ▷ **Hämta/lämna:** Hämta/lämna barn, Hämta/lämna annan, Hämta/lämna varor
- ▷ **Inköp:** Inköp av dagligvaror, Inköp av övriga varor
- ▷ **Fritid:** Hälsa på släkt och vänner, Motion och friluftsliv, Restaurang och café, Underhållning och kultur
- ▷ **Service:** Hälso- och sjukvård, Annat serviceärende
- ▷ **Annat:** Övrig aktivitet, Vill inte uppge

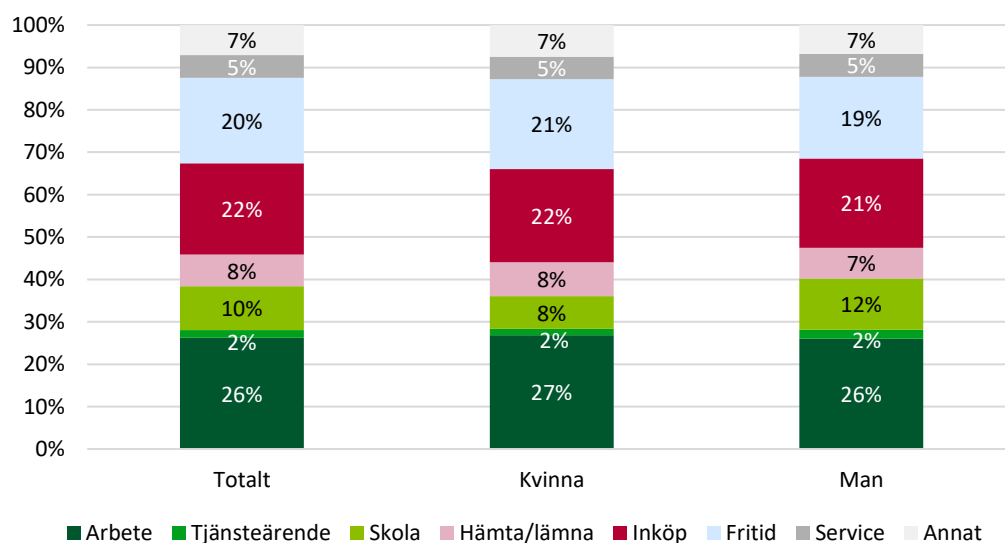
Indelningen i de övergripande ärendekategorierna ovan visas i Figur 8-2 där även ärendefördelningen visas uppdelat på kvinnor respektive män. Skillnaderna mellan könen är små men sett under en hel vecka har män en något större andel resor till skola/studier, till arbete och i tjänsten än vad kvinnor har. Kvinnor har i stället något större andel resor till för inköp, hämta och lämna samt för fritidsändamål.



Figur 8-2 Ärendefördelning som ett genomsnitt för hela veckan totalt och med uppdelning på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=30\ 583$, $N_{resor\ kvinnor}= 19\ 155$, $N_{resor\ män}= 11\ 060$.

8.2. Ärendefördelning vardag

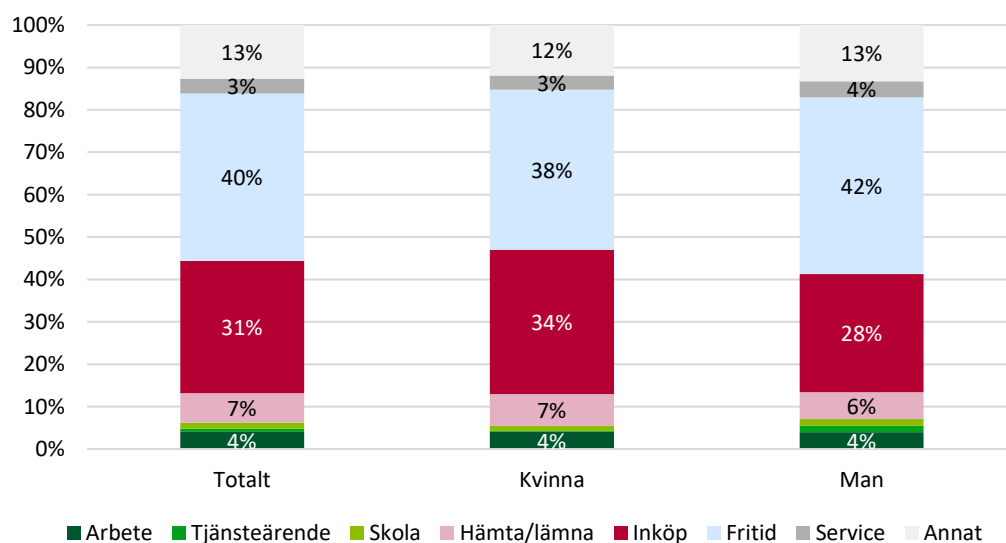
I Figur 8.4 visas ärendefördelningen vardagar totalt sett, med uppdelning på kvinnor respektive män. Även under vardagar är ärendefördelningen ganska lika för män respektive kvinnor men männen har en högre andel resor till skola/studier.



Figur 8-3 Ärendefördelning vardagar totalt, med uppdelning på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=22\ 076$, $N_{resor\ kvinnor}=13\ 663$, $N_{resor\ män}=8\ 139$.

8.3. Ärendefördelning helgdag

I Figur 8.5 visas ärendefördelningen helgdagar (lördag/söndag) totalt sett för invånare i Umeå tätort samt med uppdelning på kvinnor respektive män. På helgen har kvinnorna större andel inköpsresor än männen och männen en större andel resor för fritidsändamål.



Figur 8-4 Ärendefördelning helgdagar totalt, med uppdelning på kvinnor och män. $N_{resor\ totalt}=8\ 534$, $N_{resor\ kvinnor}=5\ 511$, $N_{resor\ män}=2\ 929$.

9. Restid per person och dag

9.1. Restid som ett genomsnitt över veckan

I genomsnitt lägger invånarna i tätorten i åldern 16-84 år 75 minuter per person och dag på resor en genomsnittlig veckodag. Kvinnor reser 73 minuter per dag och män 79 minuter.

9.2. Restid vardag

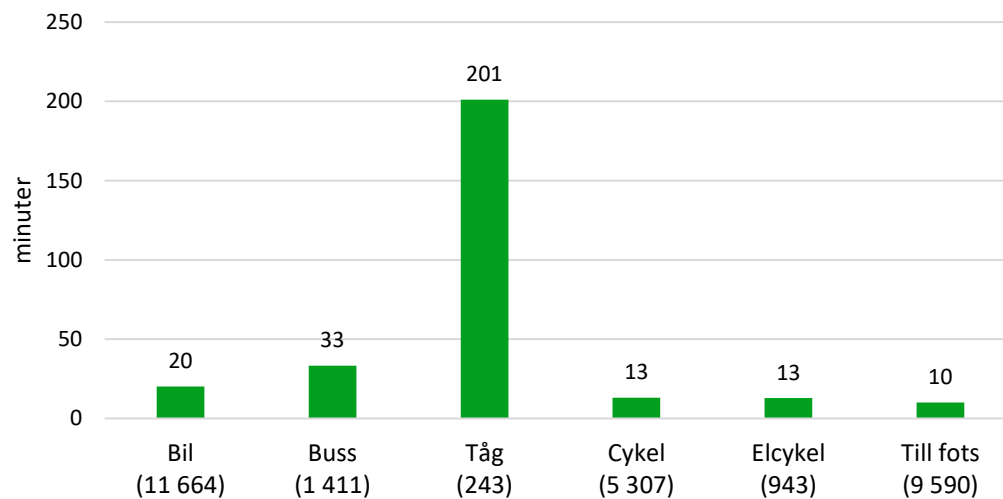
På vardagar lägger invånarna i tätorten i genomsnitt 76 minuter per person och dag på resor. Kvinnor lägger 72 minuter på resor och män 82 minuter.

9.3. Restid helgdag

På helgdagar (lördag/söndag) lägger invånarna i Umeå tätort i genomsnitt 75 minuter per person och dag på resor. Kvinnor lägger 79 minuter på resor och män 72 minuter.

9.4. Restid per resa

Den genomsnittliga restiden som ett genomsnitt över veckan varierar mycket mellan vilket huvudfärdmedel resan haft (det vill säga det färdmedel som använts längst del av resan). I Figur 9.1 visas den genomsnittliga restiden för resor med olika huvudfärdmedel. Bortser man från några väldigt långa flygresor så är restiden med tåg är väsentligt längre än med andra färdmedel, i genomsnitt 203 minuter (3 timmar och 23 minuter). Kortast genomsnittlig restid har resorna till fots med i genomsnitt 10 minuter per resa. Restiden med elcykel är något längre än restiden med vanlig cykel.



Figur 9-1 Genomsnittlig restid i minuter per resa för resor med olika huvudfärdmedel. N för respektive färdmedel visas inom parenteser i figuren.

10. Reslängd

10.1. Reslängd per person och dag som ett genomsnitt över veckan

I genomsnitt reser invånarna i Umeå tätort i åldern 16-84 år 38 kilometer per person och dag en genomsnittlig veckodag. Kvinnor reser i genomsnitt betydligt kortare än män, 35 kilometer jämfört med 42 kilometer.

10.2. Reslängd per person och dag vardag

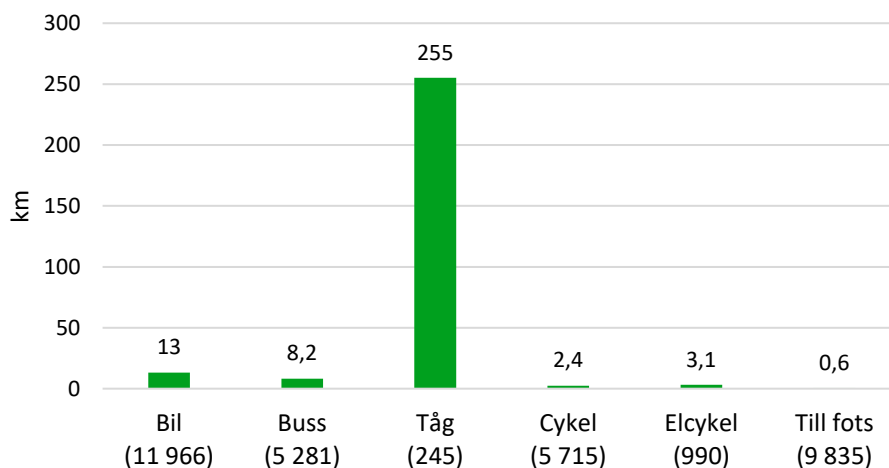
På vardagar reser invånarna i Umeå tätort i genomsnitt knappt 39 kilometer per person och dag. Kvinnor reser i genomsnitt 36 kilometer och män 43 kilometer.

10.3. Reslängd per person och dag helgdag

På helgdagar (lördag/söndag) reser invånarna i Umeå tätort i genomsnitt 43 kilometer per person och dag. Kvinnor reser i snitt 40 kilometer och män 45 kilometer.

10.4. Reslängd per resa

Den genomsnittliga reslängden per resa, som ett genomsnitt över veckan, varierar mycket mellan vilket huvudfärdmedel som använts (det vill säga det färdmedel som använts längst del av resan). I Figur 10.1 visas den genomsnittliga reslängden per resa för resor med olika huvudfärdmedel. Tågresaerna är i genomsnitt väsentligt längre än andra resor. Resor med bil är något längre än resor i buss. Resor med elcykel är längre än de med vanlig cykel.



Figur 10-1 Genomsnittlig reslängd i kilometer per resa för resor med olika huvudfärdmedel. N för respektive färdmedel visas inom parentes i figuren.

Om man jämför de bilresor som männen utför jämfört med de kvinnorna utför är de i snitt 14 % längre. Männens bilresor är i genomsnitt cirka 14 kilometer medan kvinnornas bilresor i snitt är drygt 12 kilometer långa.

11. Resvägar

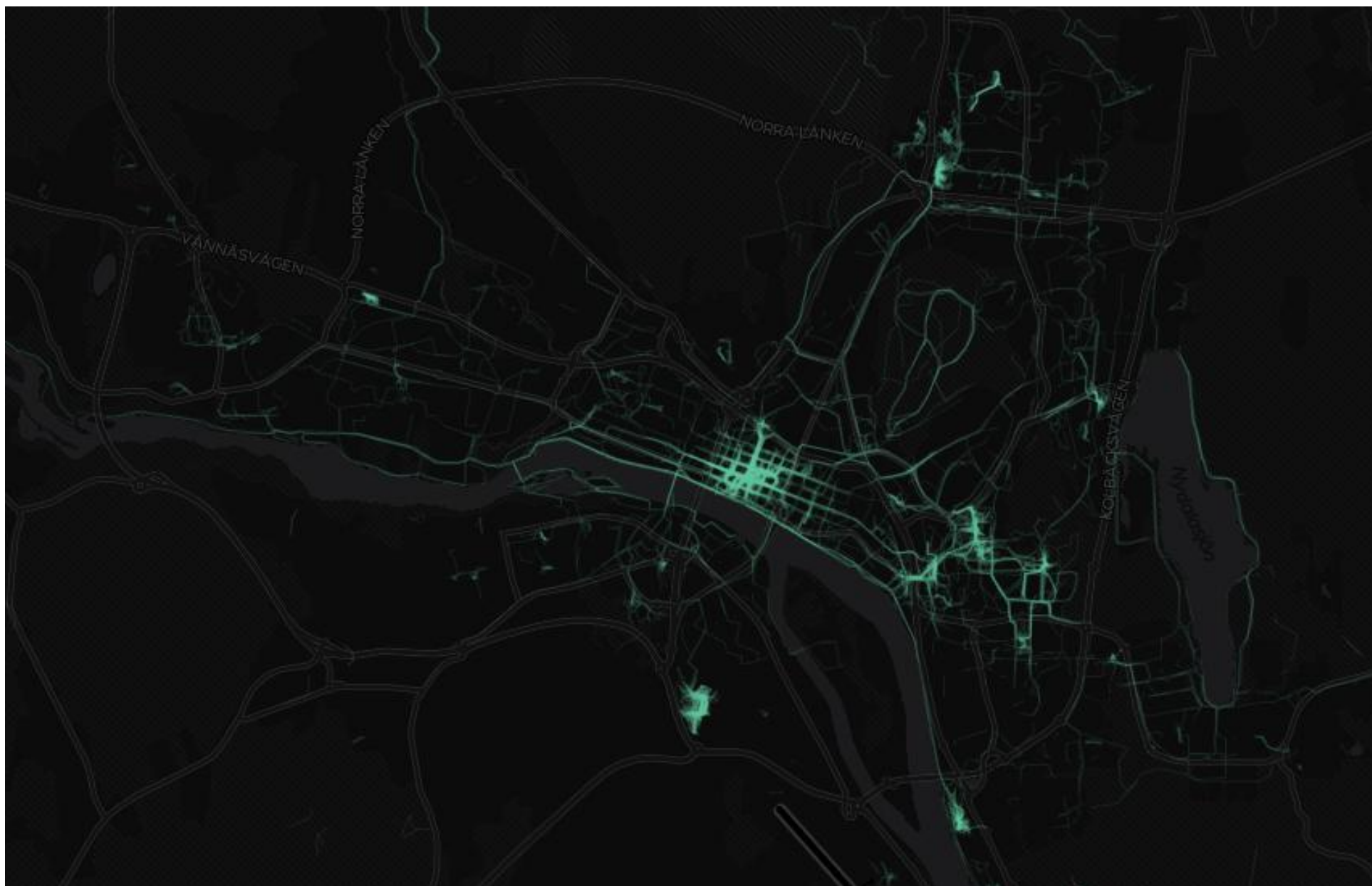
I detta kapitel visas hur resorna som invånarna i Umeå tätort gjort under 3,5 veckor under slutet av september till oktober 2025 fördelas på vägnätet i och runt Umeå. Varje resa ritas in delvis transparent, så när många resor ritas på samma ställe blir färgen starkare. Grönt visar resor till fots, gult resor med cykel, blått resor med kollektivtrafik och rött resor med bil.

Ju klarare och tjockare linjer, desto fler resor går i stråket. I de stråk som flera olika färdmedel används blir färgerna en blandning av de olika färdmedlens färger. Men om det exempelvis är få bussresor och många bilresor så blir det mest rött, och om det mest är bussresor och lite bilresor så blir det mest blått. Notera att bara stråk där minst tre olika individer rest visas. Detta för att garantera anonymiteten i visade resvägar. Varje resas spår klipps dessutom något i vardera änden (med en slumpmässig variation i hur mycket som klipps bort). Detta för att ytterligare säkra anonymiteten.

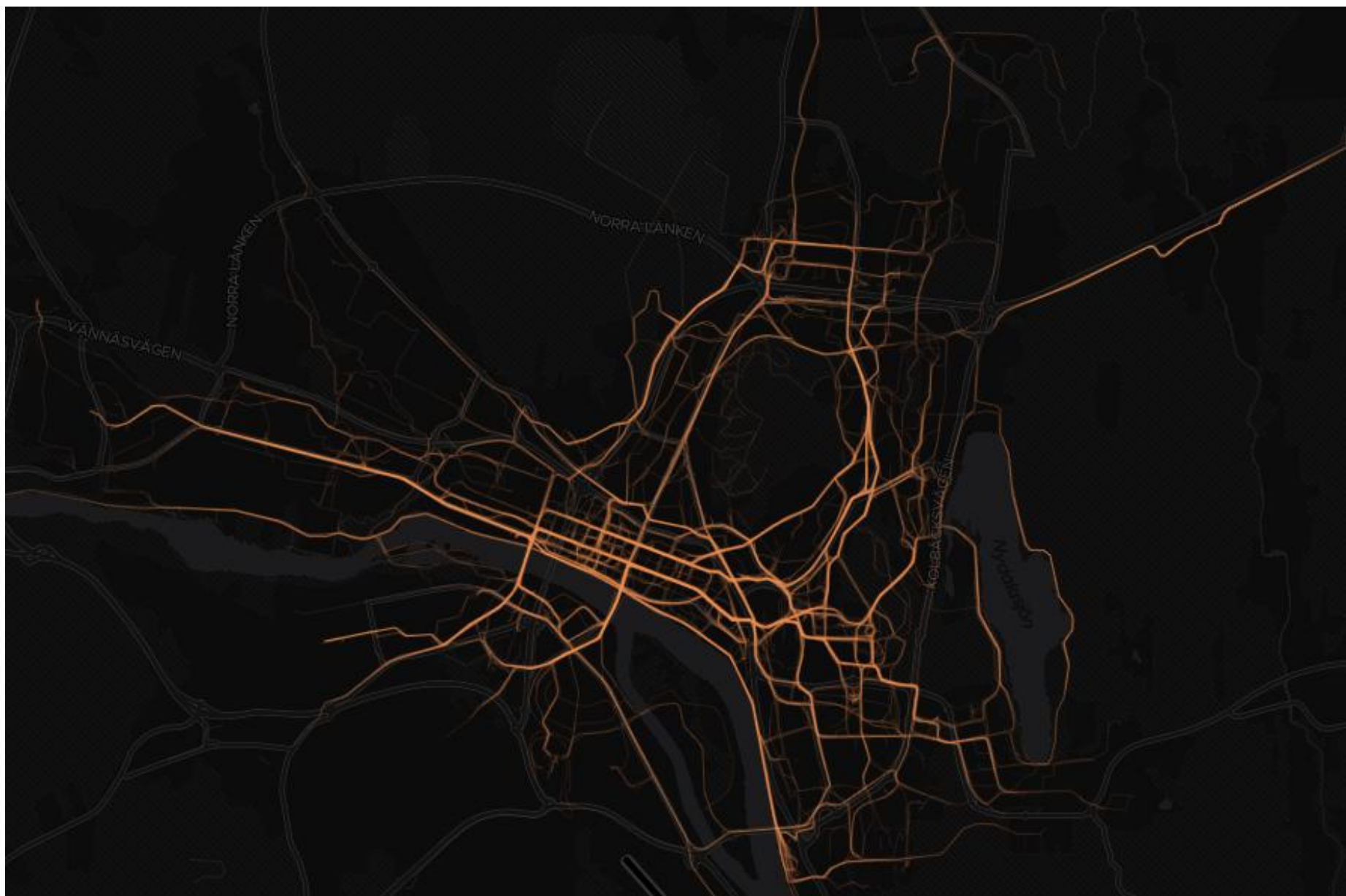
I Figur 11-1 visas alla resorna i samma figur, i de kommande figurerna uppdelat per färdmedel.



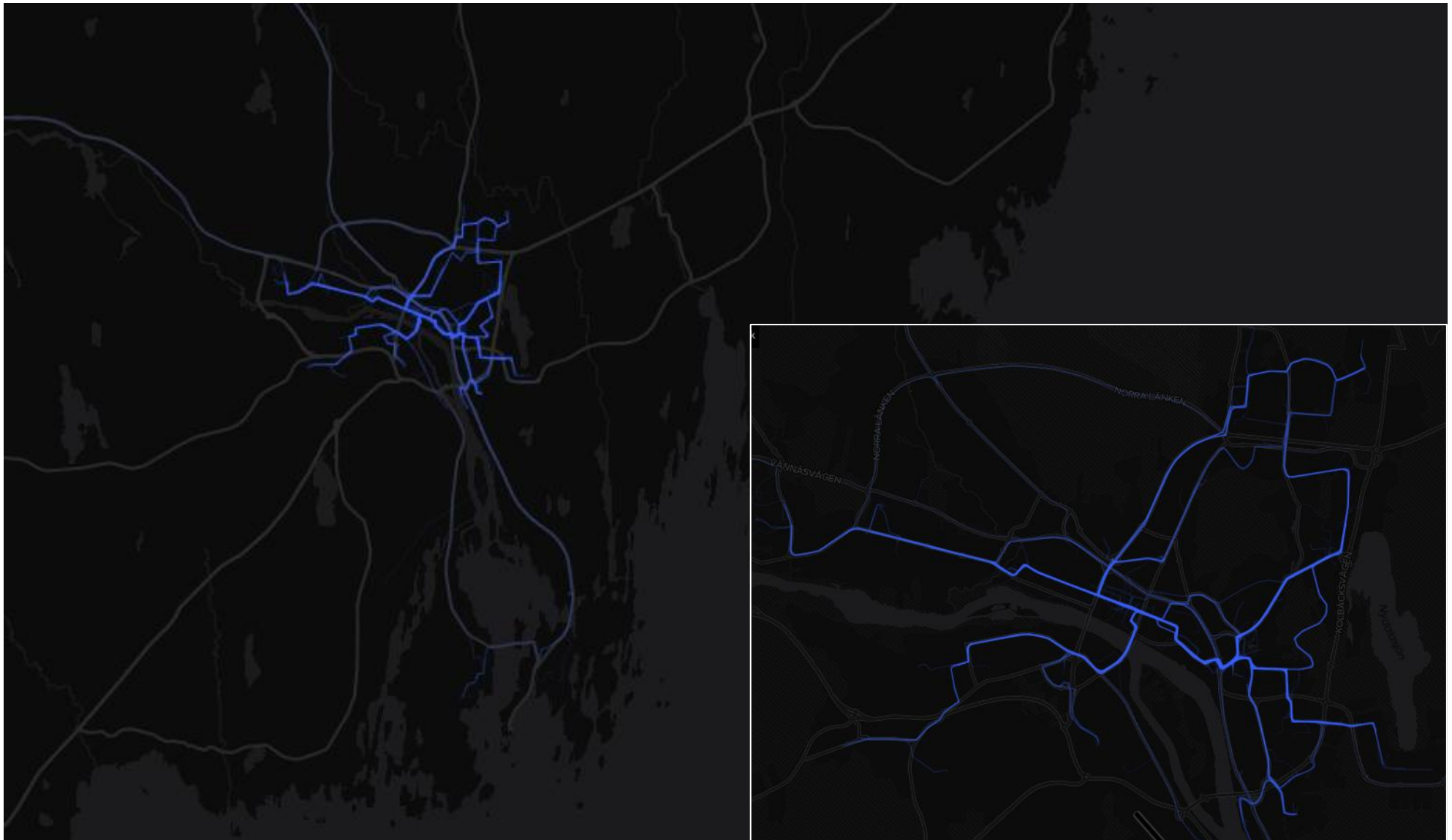
Figur 11-1 Körspår för resor till fots, med cykel, med buss och med bil.



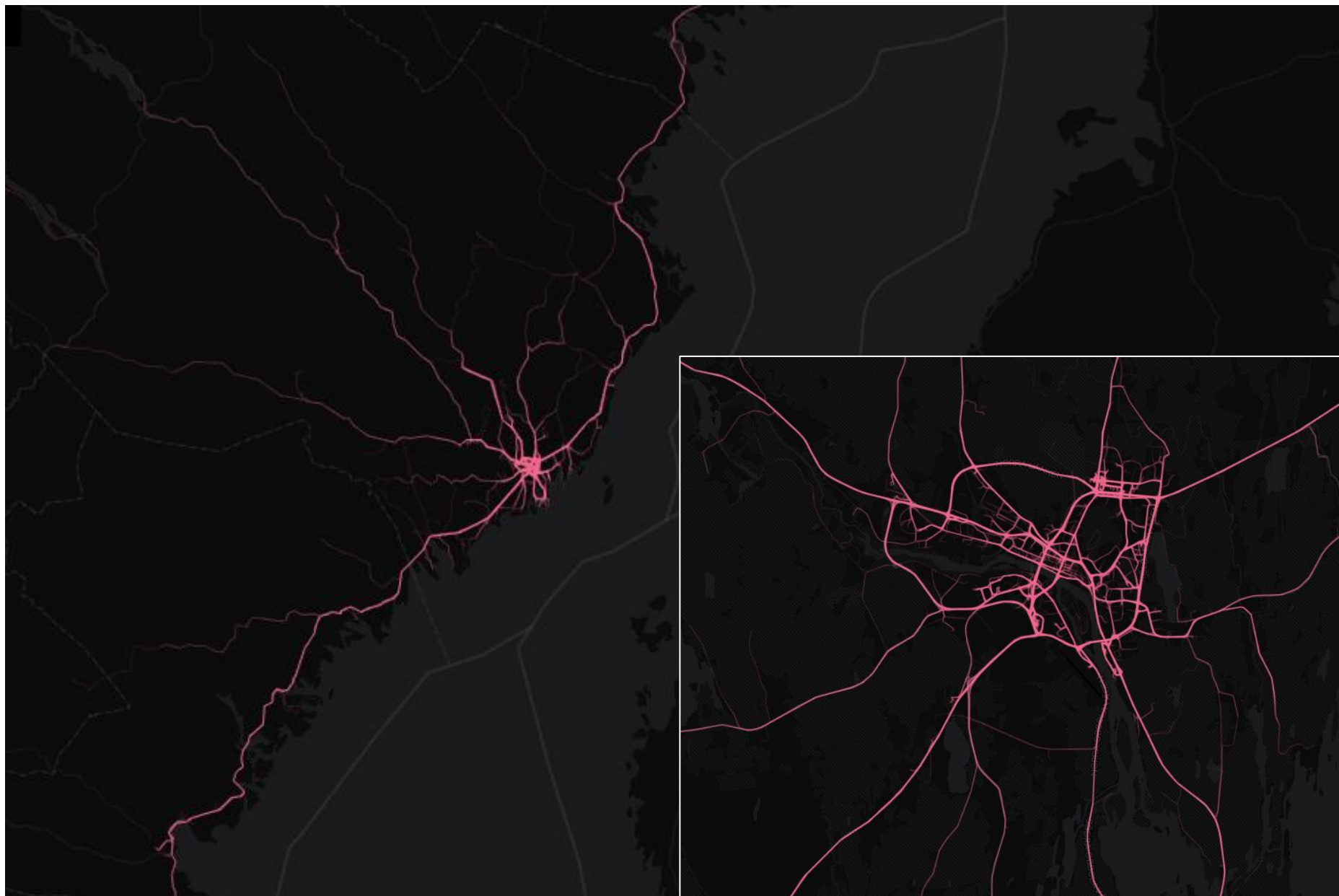
Figur 11-2 Körspår för resor till fots.



Figur 11-3 Körspår för resor med cykel.



Figur 11-4 Körspår för resor med kollektivtrafik



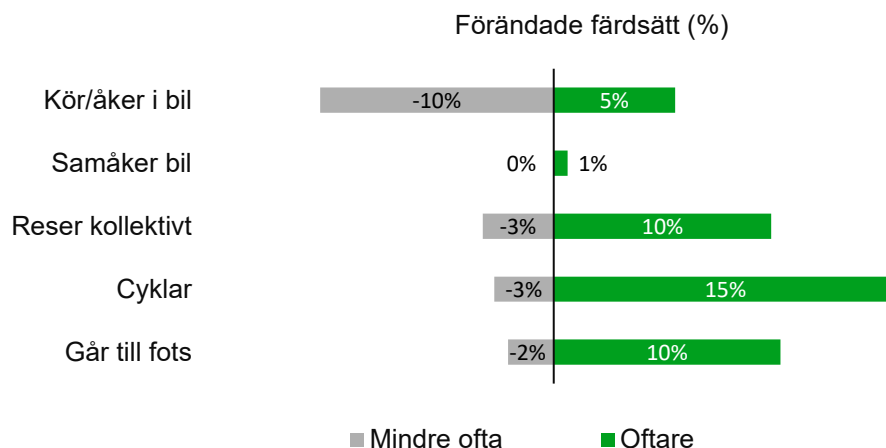
Figur 11-5 Körspår för resor med bil.

12. Förändring av huvudsakligt färdssätt de senaste tre åren enligt invånarna i Umeå tätort

Deltagarna i undersökningen har fått svara på om invånarna i Umeå tätort förändrat sitt huvudsakliga färdssätt de senaste tre åren och i så fall på vilket/vilka sätt.

25 procent anger att de har förändrat sitt huvudsakliga färdssätt de tre senaste åren. I Figur 12-1 visas hur förändringen för respektive färdssätt ser ut. Notera att flera svar kunde ges varför den totala summan om man ser till samtliga färdssätt är högre än de som angivit att de förändrat sitt färdssätt.

Den vanligaste förändringen som deltagarna anger har skett är att cykelresor sker oftare – ungefär 15 procent av alla anger att de har ökat sitt cykelresande under de senaste tre åren men bara 3 procent anger att de minskat sitt cykelresande. För kollektivresandet och resandet till fots är det också väsentligt större andel som anger att de ökat sitt resande med dessa färdssätt jämfört med de som minskat sitt resande. 10 procent anger att de kör/åker i bil mindre ofta, samtidigt som 5 procent anger att de gör det oftare nu. Notera att detta är vad deltagarna själva uppger och kommer ihåg att de har gjort. Det skillnad som berättas om här ses inte direkt vid jämförelser av färdmedelsanvändning sedan den förra undersökningen 2022.

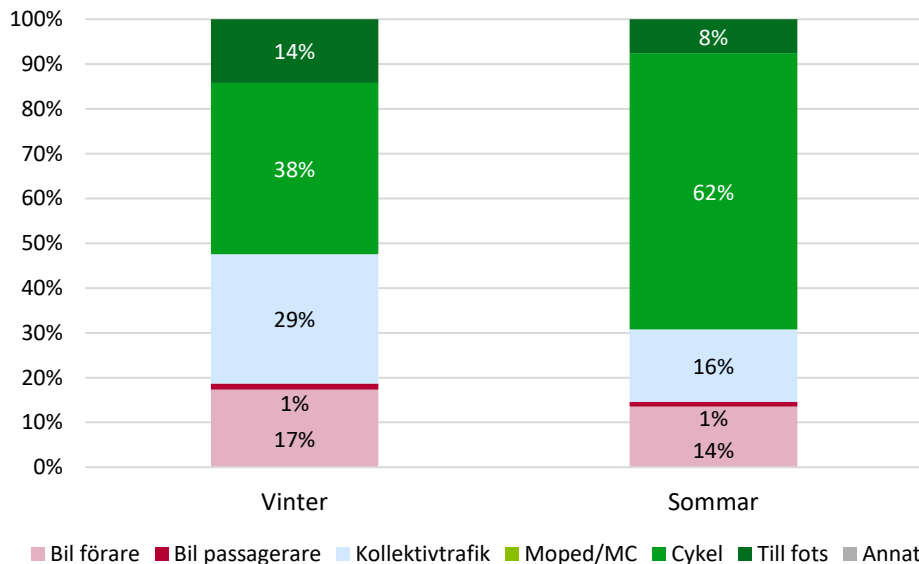


Figur 12-1 Hur de som förändrat sitt huvudsakliga färdssätt de tre senaste åren har förändrat det. Andelar av alla i undersökningen som svarat på om man förändrat färdssätt eller ej. N=446

13. Hur man brukar resa till arbete/skola olika årstider

Utöver den resdata som registrerats har de som förvärvsarbetar eller studerar i bakgrundsenkäten också fått svara på hur de brukar resa en vanlig dag till arbete/skola under vinterhalvåret respektive sommarhalvåret. Flera färdssätt under samma resa kunde väljas och dessa har liksom i tidigare undersökningar kodats om till huvudsakligt färdssätt utifrån en rangordningslista.¹

I Figur 13-1 visas hur invånarna i Umeå tätort i åldern 16-84 brukar resa till arbete/skola under vinterhalvåret respektive under sommarhalvåret.



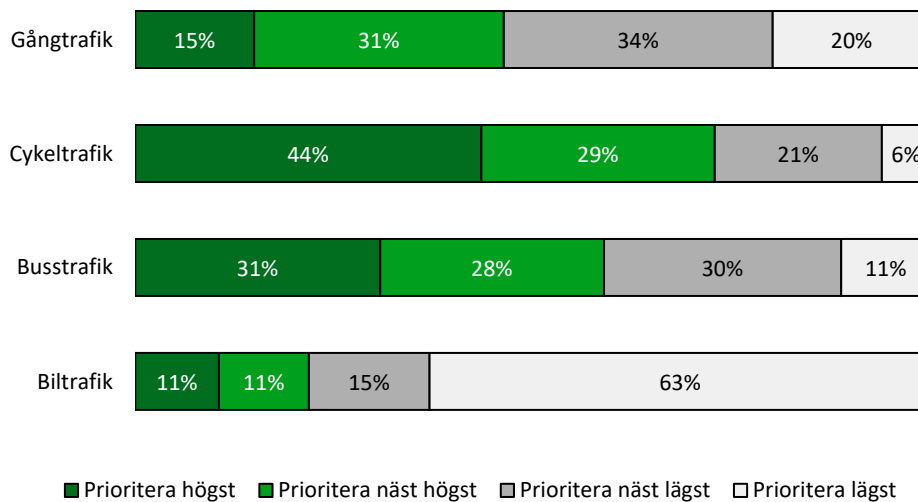
Figur 13-1 Hur invånarna i Umeå tätort brukar resa till arbete/skola under vinterhalvåret respektive sommarhalvåret. $N_{vinter} = 355$, $N_{sommar} = 355$.

Under sommarhalvåret uppger mer än hälften av invånarna i tätorten att de cyklar till arbete/skola. Under vinterhalvåret minskar denna andel kraftigt och i stället ökar andelarna som reser kollektivt, går eller reser i bil.

¹ Rangordning har skett i fallande skala från: kollektivtrafik, bil förare, bil passagerare, mc/moped, cykel, till fots och slutligen annat.

14. Attityd till prioritering mellan färdmedel

I Figur 14-1 presenteras vilka färdmedel som invånarna i Umeå tätort vill ska prioriteras högst i planeringen. I figuren visas fördelningen av svar avseende högsta (prio 1), näst högsta (prio 2) nästa lägsta (prio 3) och lägsta prioritet (prio 4). Resultatet visar att invånarna i Umeå tätort tycker att biltrafik ska ha lägsta prioritet, därefter gångtrafiken. Det är störst andel som anger att cykeltrafiken ska prioriteras allra högst. Därefter är det busstrafiken som största andel anger ska prioriteras högst.



Figur 14-1 Fördelning på olika prioriteringar mellan olika färdmedel i kommunens planering. N= 413.

Räknar man ut ett medelvärde för prioriteringen per färdmedel med betyg 1 för prio 1 och betyg 2 för prio 2 och så vidare (det vill säga lägst betyg innebär då högst prioritet) blir medelvärdet för cykel 1,9, för buss 2,2, för gångtrafik 2,6, för och för bil 3,3.

15. Slutsats och förslag på åtgärder som kan leda till en ökad andel hållbara resor

Idag utförs 37 procent resorna som invånarna i Umeå tätort utför med bil och andelen som anger att de brukar resa i bil till arbete/studier är relativt lika under sommar- och vinterhalvåret.

Resultaten tyder på att kvinnorna i Umeå tätort totalt sett har något mindre andel bilresor än männen men skillnaden är inte stor, det skiljer bara drygt en procentenhet. Däremot reser männen sammantaget betydligt längre i bil per dag än vad kvinnorna gör med hänsyn till att de sammantaget gör betydligt fler resor och deras bilresor är igenomsnitt 14 procent längre än kvinnornas bilresor. Sammantaget reser männen i Umeå tätort drygt 30 procent längre i bil än vad kvinnorna gör.

En hel del skulle alltså vara vunnet på att påverka män att resa mer så som kvinnor. Om man kan locka männen att resa så som kvinnorna reser idag skulle männens resta sträcka med bil minska med drygt 30 procent.

En övervägande majoritet av invånarna i Umeå tätort anser att hållbara färdmedel ska prioriteras framför biltrafik. Invånarna vill i första hand att cykeltrafiken prioriteras och därefter busstrafiken. Kommunen har därmed ett tydligt stöd från invånarna för att i planering och investeringar ge företräde åt hållbara transporter.

För att åstadkomma en långsiktig förändring av resandet behöver kommunen arbeta med flera olika typer av åtgärder samtidigt. Det handlar dels om att göra det enklare, snabbare och mer attraktivt att resa till fots, med cykel och kollektivtrafik, dels om att begränsa bilens konkurrensfördelar där det är motiverat. Forskning och erfarenheter visar att det är kombinationen av förbättrade alternativ och styrmedel som ger störst effekt på färdmedelsvalet.

I den fysiska planeringen innebär det exempelvis att bygga ut sammanhängande och attraktiva gång- och cykelstråk, prioritera busstrafiken med egna körfält och signalprioritet samt utforma gaturummet så att hållbara färdmedel ges företräde framför bilen. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för cykel och kollektivtrafik, samtidigt som bilens framkomlighet eller parkering inte ökar i motsvarande grad, bidrar till att minska restidskvoten mellan hållbara färdmedel och bil. Det gör cykel och buss mer konkurrenskraftiga och ökar sannolikheten att fler väljer dessa färdmedel.

Samtidigt behöver kommunen använda de styrmedel som har störst påverkan på bilinnehav och bilresande. Parkeringspolitiken är ett av de mest effektiva verktygen. Genom att införa eller höja parkeringsavgifter, begränsa tillgången till parkering och anpassa parkeringsnormer kan kommunen skapa incitament att välja andra färdmedel. Sådana åtgärder blir särskilt effektiva när de kombineras med goda alternativ för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Kommunen kan också påverka resandet genom sin roll som en av Umeås största arbetsgivare. Genom att erbjuda goda förutsättningar för hållbara arbetsresor – exempelvis säkra och väderskyddade cykelparkeringar, omklädningsrum och duschar, möjlighet till tjänstecykel eller cykelservice samt attraktiva lösningar för tjänsteresor utan bil – kan kommunen göra det enklare att välja andra färdmedel - och samtidigt föregå med gott exempel. Samtidigt kan parkeringsavgifter eller en mer restriktiv parkeringspolicy på kommunens arbetsplatser minska bilens attraktivitet. Som stor arbetsgivare och samhällsaktör har kommunen också möjlighet att inspirera och samarbeta med andra arbetsgivare i Umeå för att skapa liknande förutsättningar och därmed förstärka effekten i hela kommunen.

Bilaga 1. Bakgrundsenkät

Hur fick du veta om undersökningen?

- ☐ Jag fick ett inbjudningsbrev i brevlådan
- ☐ Jag hörde om undersökningen på annat sätt, tex media

Vilket kön tillhör du?

- ☐ Kvinna
- ☐ Man
- ☐ Annan könsidentitet
- ☐ Vill inte uppge

Ange födelseår:

Ange 4 siffror

Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- ☐ Grundskola/folkskola eller liknande
- ☐ Gymnasium
- ☐ Eftergymnasial utbildning (annat än högskola/universitet)
- ☐ Högskola/universitet

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

☐	Förvärvsarbetar heltid
☐	Förvärvsarbetar deltid
☐	Studerar
☐	Pensionerad
☐	Annat (ex. föräldraledig, arbetssökande, sjukskriven)

Om förvärvsarbete och/eller utbildning: **Distansarbetar du vanligtvis hemifrån hela eller delar av arbetsveckan?**

☐	Ja
☐	Nej

Om ja ovan: **Hur många dagar per vecka har du distansarbetat hemifrån under de senaste två veckorna?**

☐	1
☐	2
☐	3
☐	4
☐	5
☐	6
☐	7

Vilken typ av upplåtelseform har ditt boende?

☐	Äganderätt/Hus
☐	Bostadsrätt
☐	Hyresrätt
☐	Annan typ av bostad

Vilken sammansättning har ditt hushåll?

☐ En vuxen utan barn
☐ En vuxen med barn
☐ Sammanboende vuxna utan barn
☐ Sammanboende vuxna med barn

Hur många personer är ni i ditt hushåll (inklusive dig själv)? Om antalet varierar under olika veckor besvarar du frågan efter hur många som är folkbokförda/får sin post till bostaden.

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4
☐ 5
☐ 6
☐ 7
☐ 8
☐ Fler än 8 personer

Har du körkort för personbil?

☐ Ja
☐ Nej

Har du tillgång till personbil?

☐ Ja, egen bil i hushållet
☐ Ja, via bilpool
☐ Ja, via vän eller familj
☐ Nej

Om ja ovan: Vilket drivmedel används i den bil/de bilar du kör/åker i?

Om du kör olika typer av bilar, fyll i det du uppskattar att du kör mest med/åker mest i

☐ Bensin
☐ Diesel
☐ Elhybrid
☐ El (körs enbart på el och laddas med sladd)
☐ Annat (Exempelvis etanol, gas)

Har du tillgång till cykel?

☐ Ja, egen cykel
☐ Ja, via cykelpool
☐ Nej

Har du de senaste tre åren förändrat huvudsakligt färdssätt?

☐ Ja
☐ Nej

Om ja: **På vilket sätt har du förändrat huvudsakligt färdssätt?**

☐ Kör/åker bil oftare
☐ Kör/åker bil mindre ofta
☐ Samåker i bil oftare
☐ Samåker i bil mindre ofta
☐ Reser kollektivt oftare
☐ Reser kollektivt mindre ofta
☐ Cyklar oftare
☐ Cyklar mindre ofta
☐ Går till fots oftare
☐ Går till fots mindre ofta

Prioritering mellan färdmedel.

Sätt 1 för det viktigaste, 2 för det näst viktigaste och 3 för det näst minst viktiga och 4 för det minst viktiga.

Busstrafiken ska prioriteras i planeringen	
Gångtrafiken ska prioriteras i planeringen	
Cykeltrafiken ska prioriteras i planeringen	
Biltrafiken ska prioriteras i planeringen	

Till de som förvärvsarbetar/studerar: Hur reser du en vanlig dag till arbete/skola under vinterhalvåret?

OBSERVERA: Använder du flera färdssätt under samma resa kryssar du för dessa, ange annars det vanligaste

☐ Till fots
☐ Cykel
☐ Moped/MC
☐ Kollektivtrafik
☐ Bil som förare
☐ Bil som passagerare
☐ Annat, nämligen:

Till de som förvärvsarbetar/studerar: Hur reser du en vanlig dag till arbete/skola under sommarhalvåret?

OBSERVERA: Använder du flera färdssätt under samma resa kryssar du för dessa, ange annars det vanligaste

☐ Till fots
☐ Cykel
☐ Moped/MC
☐ Kollektivtrafik
☐ Bil som förare
☐ Bil som passagerare
☐ Annat, nämligen:

Bilaga 2. Tabell för att avgöra säkerheten för beräknade andelar

I tabellen nedan visas säkerheten för olika andelar vid olika antal svar. Osäkerheten baseras på 95-procentigt konfidensintervall. Det 95-procentiga konfidensintervallet är ett intervall inom vilket andelen med 95 procent sannolikhet håller sig inom. Till exempel vid andelar på 5 procent för grupper med 100 svar är andelen 5 procent +/- 4 procent, det vill säga mellan 1-9 procent.

Säkerhet för olika andelar vid olika antal svar baserat på 95-procentiga konfidensintervall.

Andel	Alternativ andel	Antal svar (N)	Konfidensintervall +/-
5 %	95 %	100	4 %
10 %	90 %	100	6 %
20 %	80 %	100	8 %
30 %	70 %	100	9 %
40-60 %		100	10 %
5 %	95 %	200	3 %
10 %	90 %	200	4 %
15 %	85 %	200	5 %
20-30 %	70-80 %	200	6 %
40-60 %		200	7 %
5 %	95 %	300	2 %
10 %	90 %	300	3 %
20-30 %	70-80 %	300	5 %
40-60 %		300	6 %
5 %	95 %	400	2 %
10 %	90 %	400	3 %
20-30 %	70-80 %	400	4 %
40-60 %		400	5 %
5 %	95 %	500	2 %
10 %	90 %	500	3 %
20-80 %		500	4 %
5-10 %	90-95 %	600	2 %
20 %	80 %	600	3 %
30-70 %		600	4 %
5-10 %	90-95 %	700	2 %
20-30 %	70-80 %	700	3 %
40-60 %		700	4 %
5-15 %	85-95 %	800	2 %
20-80 %	80 %	800	3 %
5 %	95 %	900	1 %
10 %	90 %	900	2 %
20-80 %		900	3 %
5 %	95 %	1000	1 %
10-20 %	80-90 %	1000	2 %
25-75 %		1000	3 %
5 %	95 %	1500	1 %
10-40 %	60-90 %	1500	2 %
50 %		1500	3 %
5-30 %	70-95 %	4000	1 %
40-60 %		4000	2 %
5-95 %		5000	1 %
<25 %	>75 %	28 000	<1 %